Nº 307. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

80 PHOTOGRAVURES

28 Juillet 1904
40 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

LE TOUR DE FRANCE

Publications PIERRE LAFITTE
Fémina — Musica
La Vie au Grand Air

9, Avenue de l'Opéra, Paris.
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL-PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Les Appareils Photographiques DEMARIA Frères

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro : Stations Tuileries, Palais-Royal)
et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA Frères Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2 Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")

Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au

COALTAR SAPONINÉ Le Beuf

son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.

Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES

Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

PRENEZ GARDE, Mda

vous commencez à grossir, et gross... vieillir. Prenez donc tous les jour... dragées de THYROÏDINE BOUTY, et vot... restera ou redeviendra svelte. — Le ... 50 dragées est expédié franco par le LABORT... 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-pte ...
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT ...
— Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bo...

AUTOMOBILES

GILLET-FOREST

7, 10 et 12 chevaux

75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

LE CONCOURS DE TOURISME

organisé par

Gladiator

est ouvert à tous

Envoi gratuit du Règlement sur demande adressée à **GLADIATOR, au Pré-St-Gervais (Seine)**

3.000 francs de Prix : Motocyclette, Bicyclettes, Tandems *GLADIATOR* etc.

65 ANNÉES DE SUCCÈS

Alcool de Menthe de

RICQLÈS

SEUL VÉRITABLE ALCOOL de MENTHE
CALME la SOIF et ASSAINIT l'EAU
Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMA...
la CHOLÉRINE
EXCELLENT pour les DENTS et la TOILETT...
PRÉSERVATIF contre les ÉPIDÉMIE...
EXIGER du RICQLÈS
HORS CONCOURS, PARIS 1900

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.

DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

La Semaine Comique, par Henriot.

— Ce sont les asticots que tu as été chercher? Ils sont illusoires, tellement ils sont petits.
— Vous ne voudriez pas, pour deux sous, avoir des serpents de mer?

— J'ai toujours sur moi des cartes de visite de mes amis; quand j'écrase une poule, je donne une de ces cartes au paysan, afin qu'il écrive pour se faire régler.

— Une perche énorme!
— Bravo!
— Oui, mais c'est celle d'un sauteur qui aura franchi la rivière avec!

— Je pense, garçon, que votre patron pourrait faire une fortune.
— En quoi faisant?
— Vos biftecks sont tellement résistants... si au lieu de les servir aux clients, il les transformait en pneus pour automobiles...

Orléans — Loiret

MÉRÉ DE CHANTILLY

Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*
Effet gradué à volonté.—Pas de traces.
LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ

Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ

Dite ***Trésor du Sportsman.***
Liniment révulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux
La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO (ŒSTRES et VERS DU CHEVAL) 3 fr. la Boîte

MOTO-NAPHTA

ESSENCE SPÉCIALE
POUR AUTOMOBILES
En Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

Chenil de la Gare d'Auteuil

Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
PRIX MODÉRÉS
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité, Sécurité, Visite facile

UN SEUL CARTER. ATTAQUE DIRECTE, 8 ENGRENAGES EN TOUT

CHASSIS 10-12 CH. **6.400 FR.**

102, rue des Vivants, BORDEAUX
239, boulevard Péreire, PARIS

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC. 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

PLAQUES Nouveautés Photographiques CADETT

ÉTABLISSEMENTS
POULENC Frès
19, Rue du 4 Septembre
PARIS

AVANT D'ACHETER UNE AUTOMOBILE

ESSAYEZ LA

BERLIET

Modèle de

LA PLUS SIMPLE
LA PLUS CONFORTABLE
LA PLUS SILENCIEUSE
LA PLUS ROBUSTE

GRAND TOURISME 1904

12, Chemin des Quatre-Maisons - LYON-MONPLAISIR

ENVOI DU CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

Appare...

MODIFICATEU... DES FORMES DU ...
Breveté S.G.D.G., France et Ét...
Amincit et redresse l...
TROIS MODÈLES
Méthode unique pour embe... visage. — Efface rides. — R... jeunesse par un massage sa...

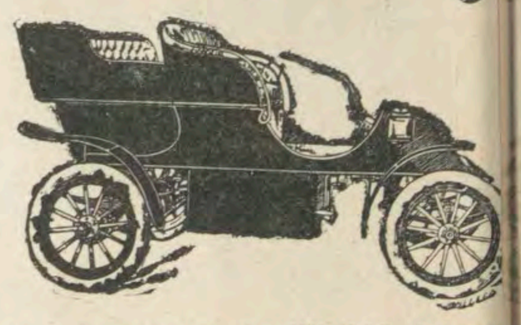
Mme DUCHATELLIER, 209, r. St-Ho...

LA VOITURE DE L'AVENIR

la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est

L'ÉLECTRIQUE

Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & C... concessionnaires exclusifs pour la France,

Cycles et Motocyclettes

ALCYON

PARIS - 22, avenue de la Grande-Armée - PARI...

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 18 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.
Changement d'adresse, 0 fr. 75.

28 Juillet 1904 — N° 307

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opera, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITE

PAGES D'ANNONCES, la ligne. . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

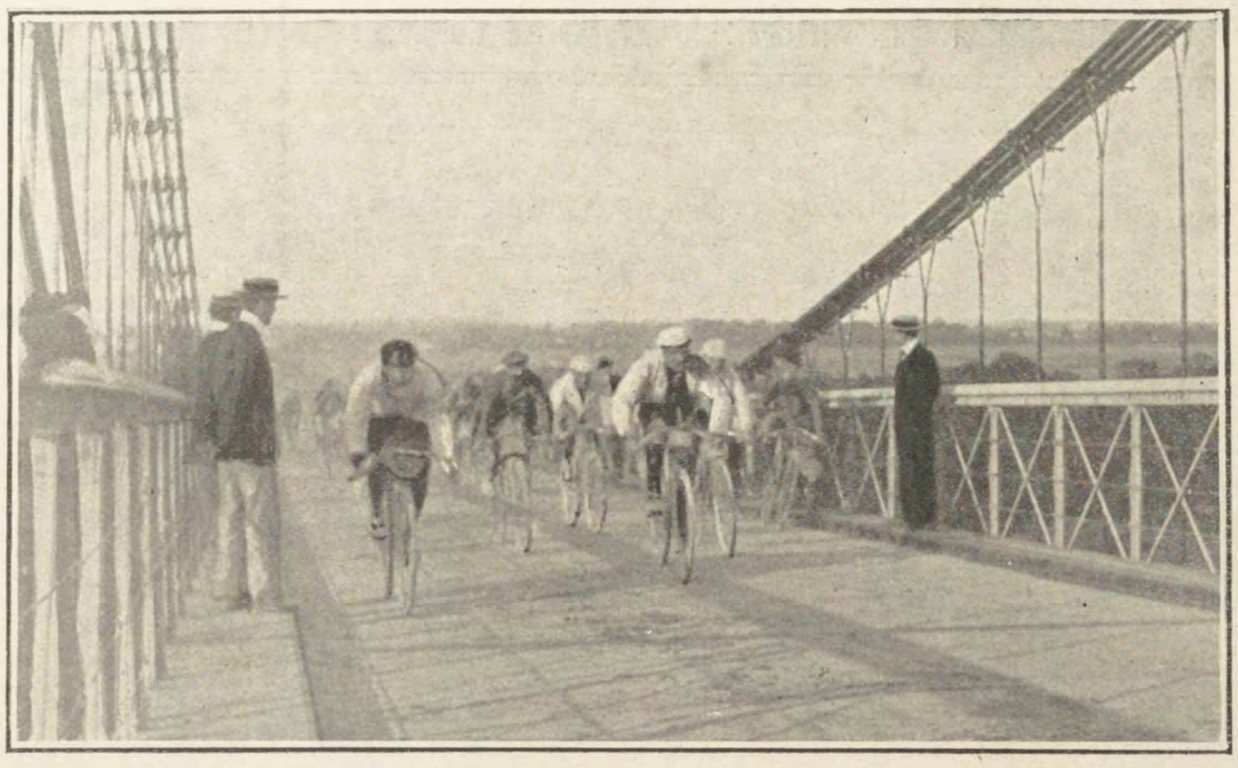
LA FÊTE DU *JOURNAL* A TROUVILLE. — LE CHAMPIONNAT DE FRANCE EN MER

Notre confrère le Journal *avait organisé pour dimanche dernier, avec le concours de notre collaborateur Moebs, le dévoué président de la commission de l'U. S. F. S. A, une fête nautique à Trouville : Courses à la nage, match de water-polo, plongeons se succédèrent devant une foule nombreuse et intéressée, qui assista le soir, en outre, à une superbe fête vénitienne à laquelle prirent part tous les bateaux du port.*

(Voir l'article page 607).

LA FIN DU TOUR DE FRANCE

Le "Tour de France" s'est terminé dimanche dernier à Paris par la victoire définitive de Maurice Garin qui, grâce aux deux ou trois heures d'avance prises à Aucouturier lors de la première étape, a pu se maintenir premier du classement général. Malheureusement cette course sensationnelle, qui se courait pour la seconde fois, n'aura probablement pas de lendemain, l'Auto *ayant annoncé, pour éviter le retour des incidents pénibles que tout le monde connaît, qu'il renonçait à l'avenir à organiser une course de ce genre.*



Le peloton de tête passe sur le pont de Tonnay-Charente (étape de Bordeaux à Nantes).

◓ ◓ ◓

ORLÉANS! dimanche matin, 7 heures! Nous sommes venus, une vingtaine, de Paris, pour assister au passage des concurrents du "Tour de France". C'est d'ailleurs une habitude prise depuis longtemps par de nombreux sportsmen parisiens de se rendre, soit à l'occasion de Bordeaux-Paris, soit de quelque autre "event" routier empruntant les routes des bords de la Loire, prendre le chocolat matinal à l'hôtel du Berry, siège de tous les contrôles orléanais passés, présents et futurs.

L'appareil photographique en bandoulière, anxieusement nous attendons les Aucouturier, Garin, Pothier, Dargassies, sur la chance desquels le monde cycliste se passionne depuis quelques semaines.

Nous les désirons d'autant plus vivement, que sur la foi d'une dépêche arrivée le samedi à Paris, nous nous attendons au renouvellement des scènes scandaleuses qui ont émaillé les différentes étapes de ce "Tour de France".

Le champion du Loiret, Beaugendre, de Salbris, pourtant encore en très bonne posture à Bordeaux, avait abandonné à la suite d'un coup de tête. Prétendant avoir été coupé par un des Garin sur le ciment bordelais, Beaugendre avait formulé une réclamation. Cette dernière ne fut pas admise par les organisateurs. Furieux, le manager de Beaugendre s'était écrié : "Vous aurez de nos nouvelles à Orléans!"

L'arrivée à Nantes.
Les coureurs sont conduits au contrôle où ils vont signer pour l'avant-dernière fois.

"Les événements de St-Etienne et de Nîmes vont se reproduire", pensèrent les organisateurs, d'où leur épouvante bien compréhensible. A la dernière minute, ils télégraphièrent à leur correspondant qu'ils renonçaient au contrôle fixe d'Orléans et que les coureurs traverseraient, sans s'arrêter, la ville qu'illustra la Pucelle.

Vous jugez de l'étonnement des dévoués sportsmen orléanais réunis à l'hôtel du Berry. Des manifestants? allons donc! Orléans, si paisible à l'ordinaire, n'allait pas se révolter sous le fallacieux prétexte qu'un coureur des environs avait à se plaindre, à tort ou à raison, de l'organisation.

Tant pis. Les coureurs allaient passer devant le contrôle. J'en serais quitte pour les piger au vol. Une demi-heure, une heure se passent, pas de "Tour de France". Ah çà, on nous a donc escamoté les coureurs ou l'agression que l'on redoutait au contrôle s'est peut-être produite avant l'entrée en ville. Je veux en avoir le cœur net.

Grâce au trot allongé d'une haridelle qui stationne sûrement depuis au moins vingt-cinq ans sur le boulevard Alexandre-Martin, je suis, après une demi-heure de course (?), transporté en dehors de la ville. Là, j'ai immédiatement l'explication du mystère.

Un des organisateurs, qui était à bord de l'automobile officielle, "pris d'une frousse" intense, avait jugé plus prudent, au lieu de pénétrer au cœur d'Orléans où l'attendaient,

Les Teams Ennemis.
Aucouturier et Cornet absorbent des boissons rafraîchissantes... ... *Tandis que les Garin et Pothier se livrent aux douceurs de la promenade.*

d'après lui, des matraques et des revolvers — à toi! Paul Hamelle, si pacifique d'ordinaire — de gagner la route de Chartres par un chemin détourné: la rue des Beaumont et le faubourg Saint-Jean.

Envolés vers Paris, les Garin, Aucouturier et autres Pothier. J'allais rentrer bredouille au journal. Pas un écho! pas l'ombre d'un cliché à remettre le lendemain au secrétaire de la rédaction de la *Vie au Grand Air!*

Au contrôle où je me retrouve un peu plus tard, règne une colère sourde parmi le public et les contrôleurs. Les insignes sont rentrés dans les poches, les drapeaux sont remisés et la banderole qui empruntait toute la largeur de l'avenue est depuis longtemps descendue. Les quarante-cinq mécaniciens envoyés par la Française pour protéger ses champions restent les bras croisés.

Ah! ce "Tour de France", on en raconte de belles, au hasard des tables qui encombrent la terrasse de l'hôtel du Berry. Un automobiliste bien connu à Orléans et même à Paris, l'ami Pellegrin, pour ne pas le nommer, a eu la curiosité de suivre une partie de la première étape, de Montargis à Nevers.

En pleine nuit, il dépasse une automobile sur laquelle, à son grand étonnement, il remarque, confortablement installés sur la plate-forme, derrière les deux baquets, un maillot blanc et une bicyclette, les roues en l'air.

— C'est un coureur blessé, lui crient les chauffeurs. Sommes-nous encore loin d'une ville?

— Briare n'est pas loin, leur répond Pellegrin. Vous trouverez un pharmacien dès l'entrée du pays.

— Merci et au revoir.

Une heure après, Pellegrin ayant dû faire un détour et un arrêt dans Briare, reprend la route de Lyon. A sa profonde stupéfaction, il rejoint l'automobile-ambulance sur laquelle se trouvent le maillot blanc et la bicyclette.

— Diable, se dit-il, voilà un blessé que l'on n'est pas pressé de soigner!

Et Pellegrin continue pour s'arrêter encore quelques minutes à Cosne. Lorsqu'il regagne l'itinéraire de la course, il voit revenir sur lui — il fait jour alors — la fameuse automobile-ambulance. Mais derrière, il n'y a plus ni maillot blanc, ni bicyclette.

Cela devient très amusant et Pellegrin a vite l'assurance que le coureur blessé n'était pas si touché que voulaient bien le dire les chauffeurs rencontrés tout à l'heure, car bientôt, dans une côte, le crack au maillot blanc est aperçu, poussant désespérément un grand développement, à la poursuite du peloton de tête qui n'est qu'à quelque cent mètres devant.

— Encore un petit effort, mon brave, lui crie Pellegrin, vous allez les avoir dans quelques minutes.

— Pas possible! lui répond le maillot blanc; ils trichent tous dans cette course.

Le chauffeur orléanais n'en demanda pas davantage. Il mit la "quatrième" et s'en vint conter ce qu'il avait vu aux contrôleurs du contrôle suivant.

Avouez que l'aventure est drôle et qu'elle méritait d'être publiée.

J'ajoute que le coureur en question, dont je préfère taire le nom, a abandonné en cours de route. Ne le cherchez donc pas parmi ceux qui sont arrivés jusqu'à Paris.

Et chacun d'y aller d'une petite histoire et d'en tirer une conclusion commune, que les courses sur route sont devenues très difficiles sur de longues distances et impossibles quand elles doivent employer les heures de nuit. Paris-Roubaix, avec ses 250 kilomètres en plein jour, représente bien la course de l'avenir, et le départ de Bordeaux-Paris devra être donné vers une heure du matin si l'on veut que l'épreuve classique ne sombre pas dans le ridicule et dans le mépris.

— Ah! ce n'était pas comme cela, autrefois! dit un vieux cycliste. Il y a seulement quelques années, tout le monde était convaincu et on n'aurait pas triché pour un empire.

— Bah! dit un jeune, c'était bien la même chose, mais, comme on ne pouvait pas les suivre, on n'en savait rien, voilà tout.

Et chacun de ressortir encore ses vieux souvenirs dont quelques-uns remontent au premier Paris-Brest. Mon

Maurice Garin, Jousselin et César se délectent au récit, quelquefois un peu dramatisé, de leurs exploits.

Le lait est une boisson hygiénique, pensent avec raison Daumain et Jousselin.

Paret, de St-Etienne, le vétéran de la course, dont les 50 ans n'ont pas été effrayés par les 2.500 kil. du parcours.

Gautier signe au contrôle de Tours. (Cliché au magnésium.)

cœur de sportsman saigne et mes dernières illusions disparaîtraient, s'il m'en restait encore.....

Je suis donc rentré à Paris après avoir fait 268 kilomètres dans le train et passé une nuit à peu près blanche, pour ne rien voir. Je la trouve saumâtre. J'en ai été réduit à filer au Parc des Princes, par un temps épouvantable, pour avoir les résultats définitifs.

A Ville-d'Avray, endroit habituel des arrivées de courses sur route, Aucouturier, pour ne pas changer, a battu les Garin à l'emballage. Cette arrivée, aux termes du règlement, ne devait avoir aucune signification; mais, par suite de l'orage qui a éclaté sur la région parisienne dans l'apres-midi de dimanche, les organisateurs en ont été réduits à considérer le classement de Ville-d'Avray comme le seul officiel, l'état de la piste d'Auteuil après l'orage ne permettant pas aux coureurs de s'étendre sans danger.

Au pied de l'aqueduc de Buc, des malandrins avaient semé des clous que quelques cyclistes dévoués ont la bonne idee de ramasser.

Finalement, le classement général s'établit comme suit:

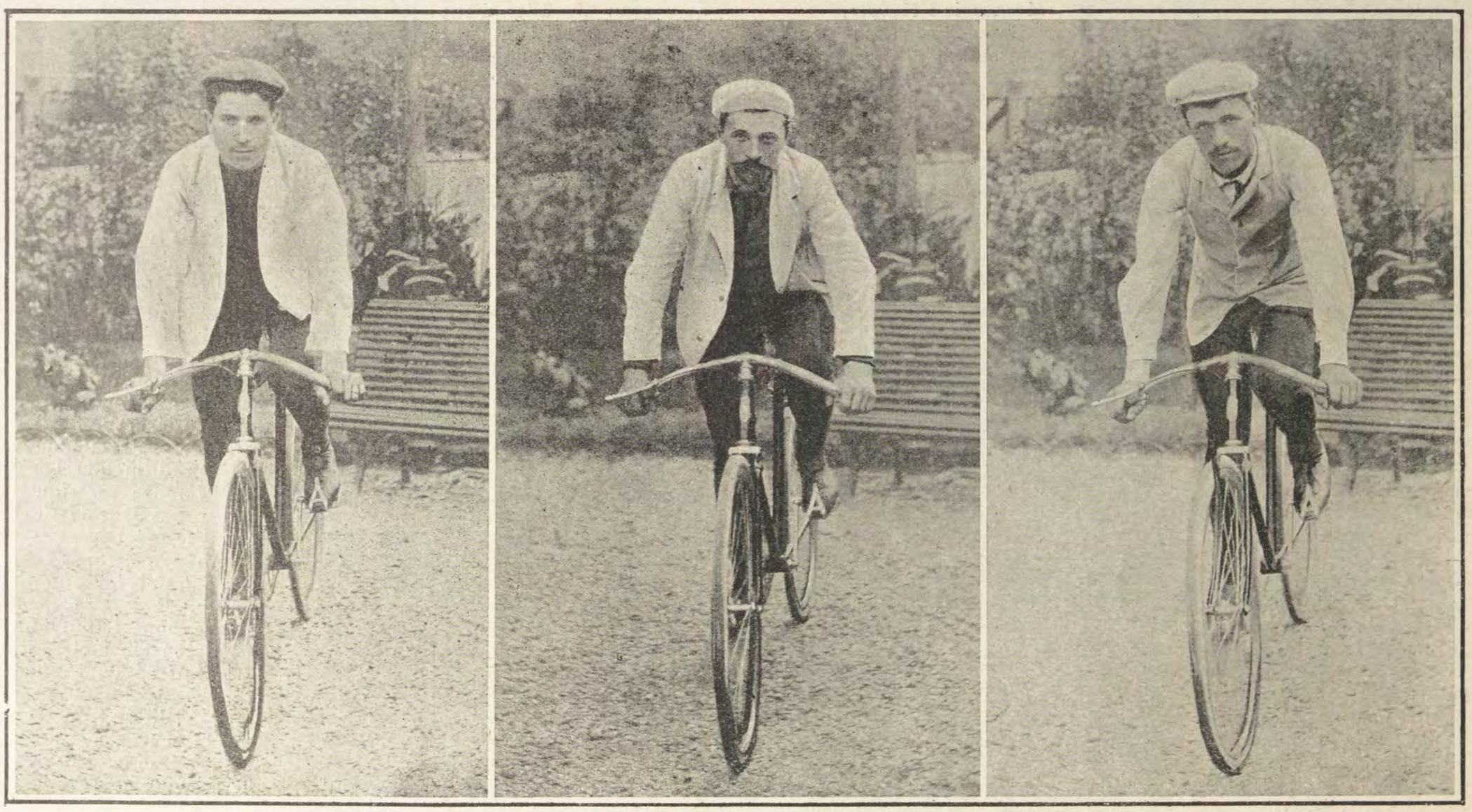
1. Maurice Garin, 93 h. 6 m. 24 s. 4/5; 2. Pothier, 93 h. 9 m. 52 s. 4/5; 3. Garin junior, 94 h. 57 m. 37 s. 2/5; 4. Aucouturier, 95 h. 58 m. 50 s. 2/5; 5. Cornet, 96 h. 5 m. 55 s. 3/5; 6. Dortignac, 98 h. 22 m. 9 s. 3/5; 7. Jousselin, 101 h. 40 m. 48 s. 4/5; 8. Catteau, 105 h. 7 m. 20 s. 3/5; 9. Fily, 108 h. 45 m. 6 s. 3/5; 10. Dargassies, 109 h. 10 m. 25 s. 1/5; 11. Samson, 114 h. 24 m.; 12. Maitron, 115 h. 12 m. 10 s.; 13. Carrère, 115 h. 36 m. 40 s.; 14. Daumain, 118 h. 50 m. 31 s. 4/5; 15. Colsaet, 119 h. 50 m. 15 s.; 16. Colas, 121 h. 15 m. 45 s.; 17. Saget, 122 h. 1 m. 11 s. 1/5; 18. Drioul, 127 h. 44 s. 1/5; 19. Gautier, 129 h. 19 m. 57 s. 1/5; 20. Rist, 131 h. 7 m. 15 s.; 21. Damelincourt, 144 h. 44 m. 58 s.; 22. Delhaye, 168 h. 11 m. 45 s.

Aucune révélation ne s'est produite dans le "Tour de France" de cette année. Les favoris, Garin et Aucouturier se sont partagé l'honneur de figurer premier à chacune des six étapes. Au point de vue sportif, le résultat est donc maigre, car jamais personne n'a douté de la supériorité du " ramoneur " et du crack de Commentry sur le lot inférieur qui leur était opposé.

Et c'est là le point faible des épreuves sans entraîneurs et sans soigneurs qui finissent par dégénérer en promenades de santé que terminent quelques cents metres d'emballage sur la piste d'un vélodrome. Croit-on que si le "Tour de France" se fût disputé avec entraîneurs, on eût vu à l'arrivée la bande d'outsiders qui a accompagné les leaders et que Fily fût passé premier à Tours? Et l'on ne peut pas prétendre que comme compensation on fait se lever des hommes nouveaux, puisque ce sont toujours les Garin qui se sont classés à l'arrivée.

Cette fois, nous ne pourrons terminer par la phrase classique : " A l'année prochaine! " Desgrange, avec sa franchise habituelle, ayant écrit, dans l'*Auto* de lundi, que le "Tour de France" avait pour ainsi dire vécu.

VICTOR BREYER.

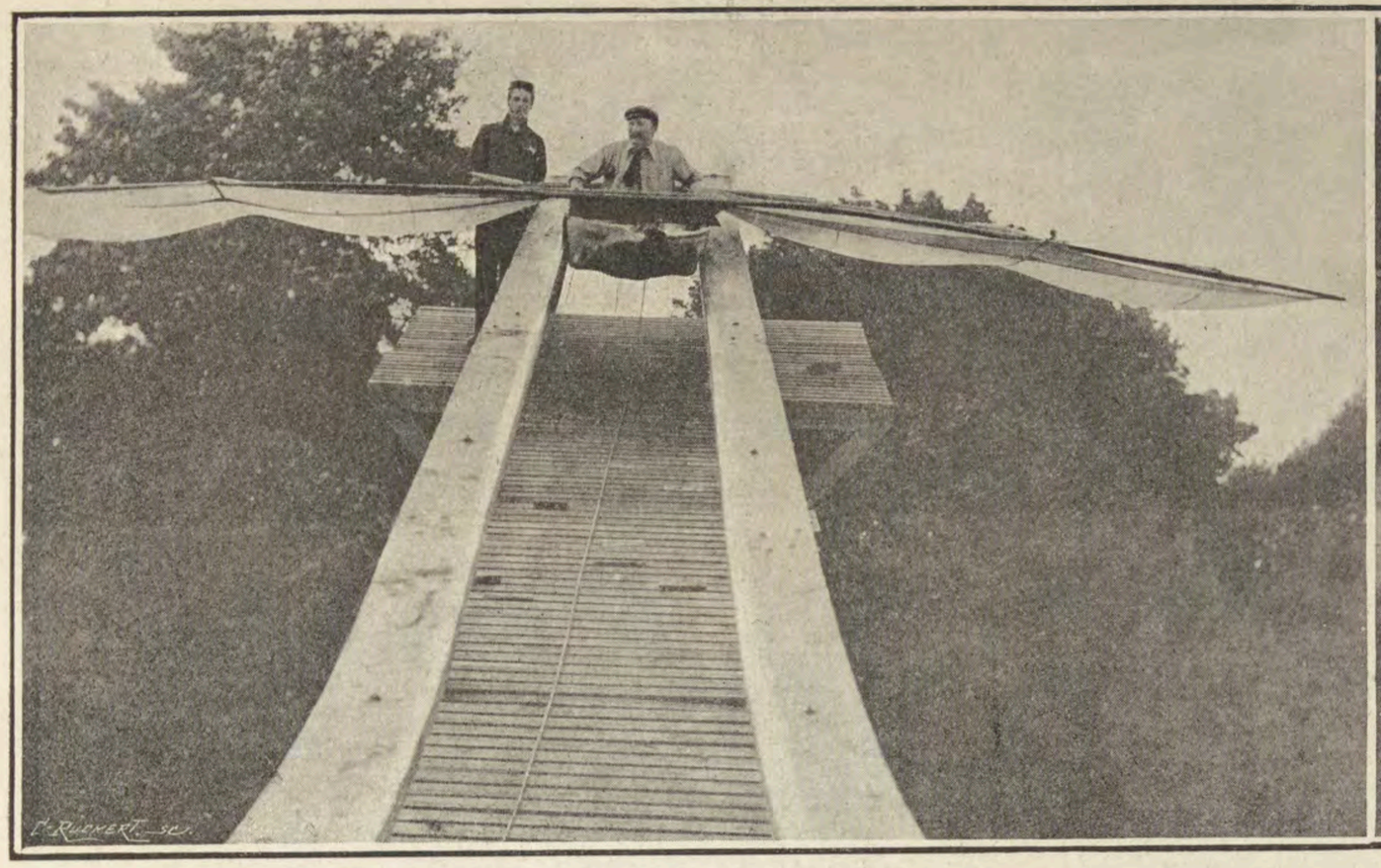


Pothier, second du classement général, en 93 h. 9 m. 52 s. 4/5, sur bicyclette *La Française*, pneus *Michelin*.

Maurice Garin, premier du classement général, en 93 h. 6 m. 24 s. 4/5, sur bicyclette *La Française*, pneus *Michelin*.

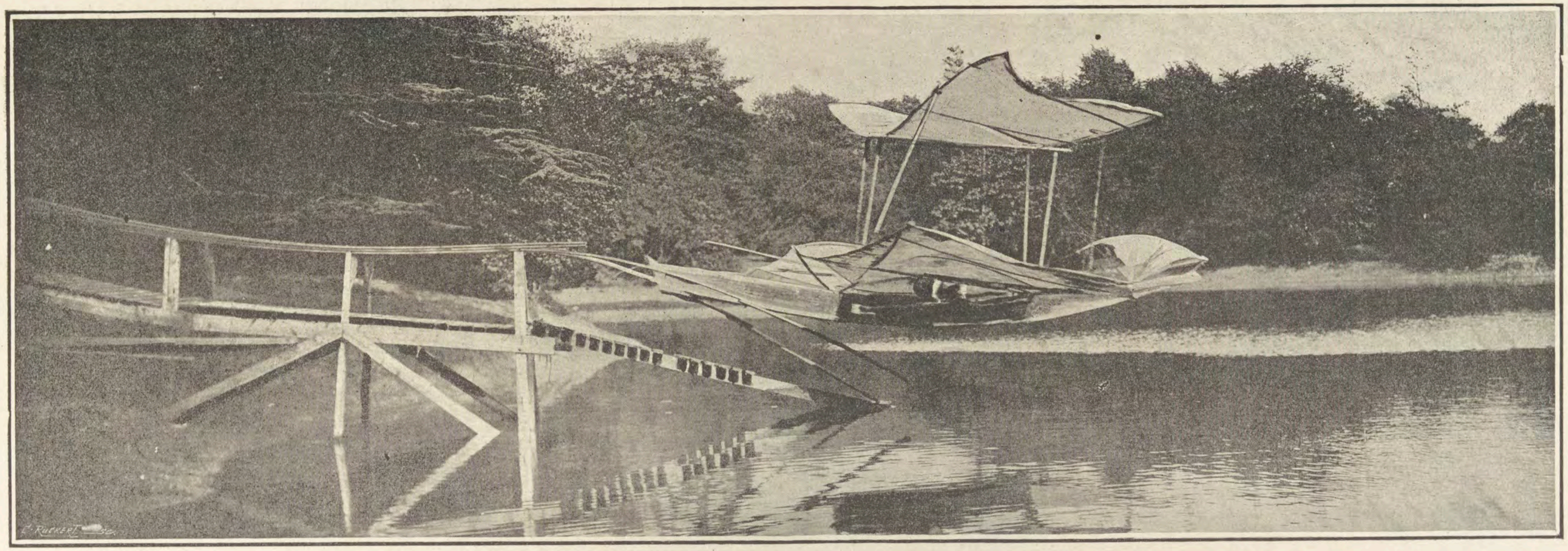
César Garin, troisième du classement général, en 94 h. 57 m. 37 s. 2/5, sur bicyclette *La Française*, pneus *Michelin*.

UN AÉROPLANE ANGLAIS



L'aéroplane-bateau sur le plan incliné du départ.

L'aéroplane en marche.



Un plan supérieur supplémentaire permet d'obtenir un vol plus long.

Le major Baden-Powell, bien connu par ses divers travaux d'aéronautique, poursuit en ce moment à Londres, au-dessus du lac de Crystal-Palace, les essais d'un curieux aéroplane.

Comme l'indiquent nos photographies, cet appareil consiste en un bateau à fond plat de 20 pieds de long sur 6 pieds et demi de large au maître-bau, qui porte, de chaque côté, deux plans d'étoffe soutenus par des nervures rigides.

Le tout peut rouler au moyen de galets latéraux sur des rails de bois formant un plan incliné de 50 0/0 et dont la partie inférieure affecte la forme d'une courbe de 60 pieds de rayon. La plate-forme de départ est à 30 pieds au-dessus du niveau du lac.

L'appareil, abandonné sur la pente, après avoir parcouru librement dans l'air un trajet plus ou moins long, vient tomber dans le lac où il flotte et est ensuite ramené à la rive.

AU MONT-BLANC ✍ NOTES DE VOYAGE

De Chamonix où il ascensionne actuellement, notre collaborateur André Chaignon nous adresse les photographies et les curieuses notes suivantes sur une ascension du Mont-Blanc.

◓ ◓ ◓

Chamonix, 18 juillet.

Le départ.

Huit heures du matin. La "course" du Mont-Blanc se fait en deux jours. Premier jour, ascension aux Grands-Mulets, à 3.000 mètres. Second jour, le sommet, 4.810. Toute la question est de savoir s'il fera beau deux jours. Pluie? vent? orage?... Rien à faire. Depuis huit jours, le baromètre est au variable, sans bouger. 8 heures, consultation du baromètre. Premier tour au bureau des guides. Baromètre? Variable! "Que pensez-vous du temps?" — "Ça dépend...!" — "Merci." 9 heures. Reconsultation du baromètre. Second tour au bureau des guides. Baromètre? Variable! "Que pensez-vous du temps?" — "Ça dépend...!" — Merci." 10 heures. Troisième tour, etc.

"Partons". Cette décision prise, un petit frisson vous passe, un rien, frisson tout de même. Tandis que les sacs se remplissent de provisions, à la dérobée, on envoie des cartes postales, de courtes lettres où il y a peut-être des adieux définitifs en cas d'accident. Les guides sont là, cordes en main, à la porte. On boucle les sacs, on prend les piolets. "Au revoir, à demain soir." Nous allons, les quatrièmes de la saison, "essayer" le Mont-Blanc. Le baromètre? Variable! J'interroge mon guide. "Fera-t-il beau?" — "On ne sait pas, monsieur André!"

Les mulets, sur lesquels sont montés mes compagnons de route, pour aller jusqu'à 2.000 mètres, s'acheminent lentement. Derrière, à pied, je suis, encadré de Camille Simond et Jacques Tissay, guide et porteur, calmes, et qui en ont vu bien d'autres.

La cabane des Grands Mulets.

Un chalet, une cabane, un rabicoin, auquel on a donné l'air d'une maison, avec salle à manger, cuisine, chambre à coucher.

Le départ.
De gauche à droite : M. Adolphe Cossard; guide Camille Simond; M. André Chaignon, M. Paul Chaignon; porteur Jacques Tissay.

Vers 1.600 mètres.
La vitesse du courant produit un courant d'air des plus agréables qui rafraîchit un instant l'alpiniste échauffé.

Pierre Pointue! 2.200 mètres! Buffet.
L'auteur de l'article, après 1.200 mètres d'ascension (2 h. 1/2) de chemin muletier. Sueur! Chaleur!

La montée des mulets.
Evite aux voyageurs la fatigue de la première partie de l'ascension. Monture sérieuse. Pas hoqueté mais sûr.

C'est une course difficile, très longue, très fatigante, et par conséquent très athlétique, dont notre collaborateur s'est attaché à faire ressortir ici le côté pittoresque.

◓ ◓ ◓

C'est, perché sur un rocher, au milieu de la neige, le dernier refuge habité qu'on rencontre sur la route du Mont-Blanc. Un homme et une femme y vivent cinq mois de l'année. Quelle vie, si l'on songe que la moindre allumette, le moindre grain de café utilisé ici a dû être monté de la vallée! Sept heures de marche. Comment sommes-nous ici? Mystère! A 2.000 mètres, nous avons dû nous arrêter, trois heures sous la pluie battante. Pendant quatre heures nous avons reçu la grêle sur le glacier.

Armenonville! Maxim's! Où êtes-vous? Qu'avons-nous fait des exigences du Parisien au café de jour ou de nuit On nous a offert la "salle à manger" où il y a des nappes. Nous avons pris, au coin du petit fourneau dans la cuisine, une toute petite place, où cependant il fait chaud. On ne mange pas, on ingurgite voracement tout ce qu'on peut manger. Nous sommes trempés; on se sèche tant bien que mal. Malgré sept heures de marche, les Parisiens sont frais; les guides sont étonnés un peu, surtout, lorsque dans la tranquillité du chalet, à 3.000 mètres au-dessus du niveau de la mer, un chœur éclatant se met à hurler dans un accès d'éclectisme immodéré une série de chansons, où sans transition *Sambre-et-Meuse* succède à *Bedelia* et le *Sire de Framboisy* à *Strips and Stars.* On s'amuse, on rit. Nous sommes sept tout juste : les tenanciers du chalet, les guides et mes compagnons, mon frère Paul et Adolphe Cossard. Neiges éternelles, qu'avez-vous entendu, ce soir-là!

10 heures! On se couche! Le temps s'arrange un peu. "Tout de même, Simond, s'il faisait beau demain matin?" — "Nous partirions, monsieur André."

Allons au lit. Sur les lits : 1° 3 couvertures, 2° la descente de lit, 3° ses vêtements, tous ses vêtements, 4° tout ce qu'on trouve de susceptible d'entretenir la chaleur,

5° un matelas pour couvrir le tout et servir d'édredon.

On gèle tout de même! Nuit d'énervement! Partirons-nous? On se lève pour voir le temps. La silhouette du Mont-Blanc se détache merveilleusement sur un ciel rempli d'étoiles.

Une heure et demie du matin. La voix de Simond dit dans le couloir : "Nous partons. Debout!"... Une tasse de café, et dans la nuit la cordée se reforme sur le glacier.

Sur la neige, dans la nuit.

Lanterne aux dents, piolet en main, le guide marche en tête de la caravane. Il lui fait tourner les crevasses, gravir les crêtes de glace. Derrière lui, on va dans ses pas, tandis que sa lanterne projette sur la blancheur du sol obscurcie par la nuit quelques rayons jaunâtres. Son piolet sonde la neige, sans cesse, taille des marches dans la glace. Comme un chien, il cherche la voie, et sous la demi-clarté de la lune, cette marche d'ombres errantes a quelque chose de fantomatique. On ne parle pas.

Et l'on gravit, sans arrêter ou presque, pente de glace sur pente de glace, toutes énormes. Depuis la veille on n'a pas dormi, on s'énerve, on ne pense plus qu'au sommet. Lentement, lentement, on progresse, pas par pas, marche par marche. Le soleil s'est levé splendide. Un gigantesque cirque de blancheur scintillante nous entoure. Au-dessous de nous, les nuages en longs replis floconneux cachent les sapins, les herbes, la vallée, les rivières, tout ce qui rappelle la vie. Baignés dans une roseur d'une douceur infinie, on n'aperçoit aux alentours que les pics de plus de 3.000 mètres, tout noirs, dont les racines plongent dans un océan de neige. Devant nous, tout près, le Mont-Blanc, tout blanc, masse gigantesque que nous touchons.

On suce des pastilles de menthe, on s'arrête pour boire une gorgée de vin ou de thé froid, manger un fruit. On repart aussitôt. Il fait froid; les pieds gèleraient dans les souliers; le passemontagne est rabattu sur les oreilles. La respiration se fait plus difficile; le cœur bat un peu plus fort, un peu plus vite. Le guide, de temps en temps, regarde si on ne verdit pas. Il interroge brièvement : " Les jambes, ça va? — Mais oui, Simond! Partons! " répond-il seulement, comme dans un quart d'heure il dira " soufflons ", " mangeons " ou "buvons", et ce sont les seules paroles qu'on entend.

Un déjeuner à 3.000 mètres d'altitude.
Neige partout. On mange les provisions des sacs, pour distraire l'estomac sans le fatiguer

Là-haut.

La cabane Vallot, à 4.550 mètres; la cabane Janssen au sommet, 4.800; des asiles tout petits, dont les portes sont encombrées de neige fraîche, dont les planchers sont glacés. Quelques couvertures y sont déposées, en cas de tempête. On ne s'y assied pas; il n'y a pas de chaises; on tape des pieds contre les murs en mangeant salement les provisions apportées. Le vin blanc ballotté dans la gourde depuis la vallée sent le goudron, le thé est froid, le pain dur. Autour, le panorama dépasse ce que l'imagination peut rêver de plus fantastique, comme orgie de paysages et de tonalités. On se griserait à le contempler, si le vent et la froidure ne nous rappelaient rudement à des réalités plus terre à terre. Nous repartons.

Sur le glacier.
La mesurée de la corde. Six mètres entre chaque voyageur.

La plus haute publicité du monde.
L'affiche de la Vie au Grand Air *sur la cabane Vallot, 4.550 mètres d'altitude.*

Arrêt sous la grêle.
Vagues silhouettes photographiées sous la grêle, aux environs de 3.800 mètres.

La descente.
Départ de la cabane Vallot, 8 degrés de froid sous un soleil de plomb.

La descente.

Ereintante. Sept heures, pendant lesquelles il semble que les chevilles et les genoux se désarticulent.

On l'avale, cependant, tant bien que mal. En bas, dans la vallée lorsqu'on arrive, au soleil tombant, au milieu des sonneries des cloches d'hôtel rappelant au dîner, les cheveux collent, les chemises sont trempées, les faces rougies d'un hâle terrible, les jambières sales, le costume frippé. On marche en frappant du pied. Sur le plancher de la table d'hôte, on arrive, dans un bruit terrible de clous énormes raclant le parquet, et tandis qu'on engouffre, voraces, tout ce qui se présente à nos estomacs affamés, de vieilles dames et de blondes jeunes filles susurrent, averties à leurs voisins, en clignant les yeux vers nous: " Ce sont des jeunes gens, qui descendent du Mont-Blanc. " Notre réputation est faite pour l'avenir ; mais sur le moment les voisins répondent simplement: " Bouffre, quel appétit. "

ANDRÉ CHAIGNON.

LA SEMAINE AUTOMOBILE A OSTENDE

La semaine d'Ostende s'est terminée dans une apothéose de vitesse. Successivement tous les records du monde furent battus. Nous donnerons dans notre prochain numéro le compte rendu illustré du Circuit des Ardennes qui fut le digne couronnement de ce meeting inoubliable.

Je le disais, l'autre jour, c'est à Ostende qu'il faut venir pour battre les records. Car ils furent tous battus et c'est à une véritable orgie de vitesse que nous venons de nous livrer, sur la belle et large route qui va d'Ostende au pont de Snaeskerke, tandis qu'un terrible vent de noroit soufflait dans le dos des coureurs, leur donnant l'appui de sa formidable puissance. Dans ces pays où nul ressaut de terrain ne l'arrête, où nul arbre à peine ne l'accroche, le vent est un facteur redoutable avec lequel il faut compter.

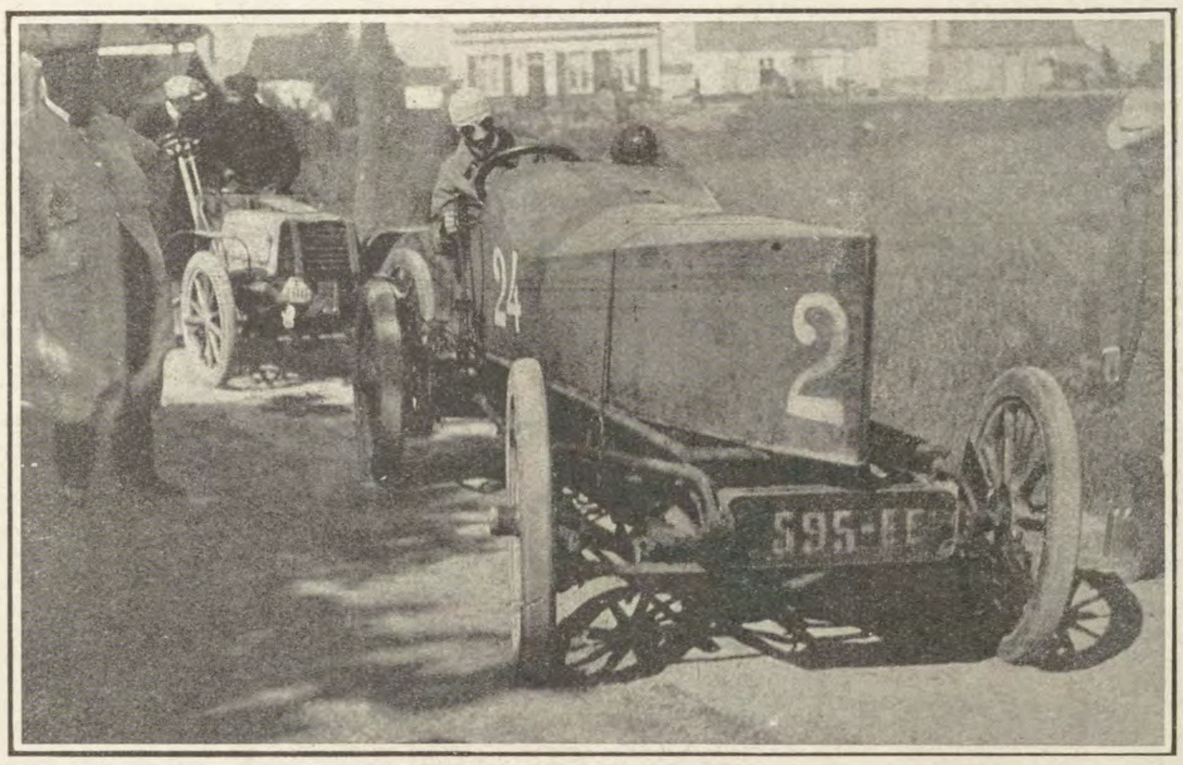
Pour la première fois, on a dépassé officiellement 160 à l'heure, grâce au duel épique auquel nous ont fait assister Baras et Rigolly et dont ce dernier est sorti vainqueur, avec 21 s. 3/5 pour le kil., 166 kil. 666 à l'heure, 46 m. par seconde. Si vous ne vous faites pas une idée exacte de cette vitesse prodigieuse, figurez-vous que vous couvrez l'espace qui va d'un arbre à l'arbre suivant, le long de nos routes nationales, en 1/5 de seconde !

Derrière lui, Baras, sur sa Darracq, atteint 22 s., ce qui bat le record du monde et dépasse aussi 160 à l'heure. Il faut avoir vu passer ces deux trombes sur la splendide ligne droite d'Ostende à Snaeskerke. Quelle que soit l'habitude qu'on ait de la vitesse progressive, on frémit au passage de ce tourbillon, au milieu duquel on commence à ne plus distinguer les hommes qui les guident. Le fameux cliché : " On ne les voit pas passer ", qu'on a commencé à nous servir à 80 à l'heure menace de ne plus être une métaphore. Derrière eux, c'est une pluie de sable et de cailloux, un véritable orage de pierres qui volent sous les pneus et les roues ont à l'œil cette véritable déformation qu'on remarque sur certains clichés, comme nous en avons déjà publiés, un flou terrible, et l'on se demande comment tournent ces rais qui ne sont plus qu'un flamboiement et comment résistent ces pneus qui ne sont qu'un nuage imprécis. L'impression est belle et grandiose, et réellement on cherche ce que va donner un jour cette chasse à la vitesse, dont les progrès sont de plus en plus difficiles et de plus en plus rapides à la fois, car voilà près de 30 à l'heure que l'on gagne depuis le fameux 140 d'il y a quelques mois.

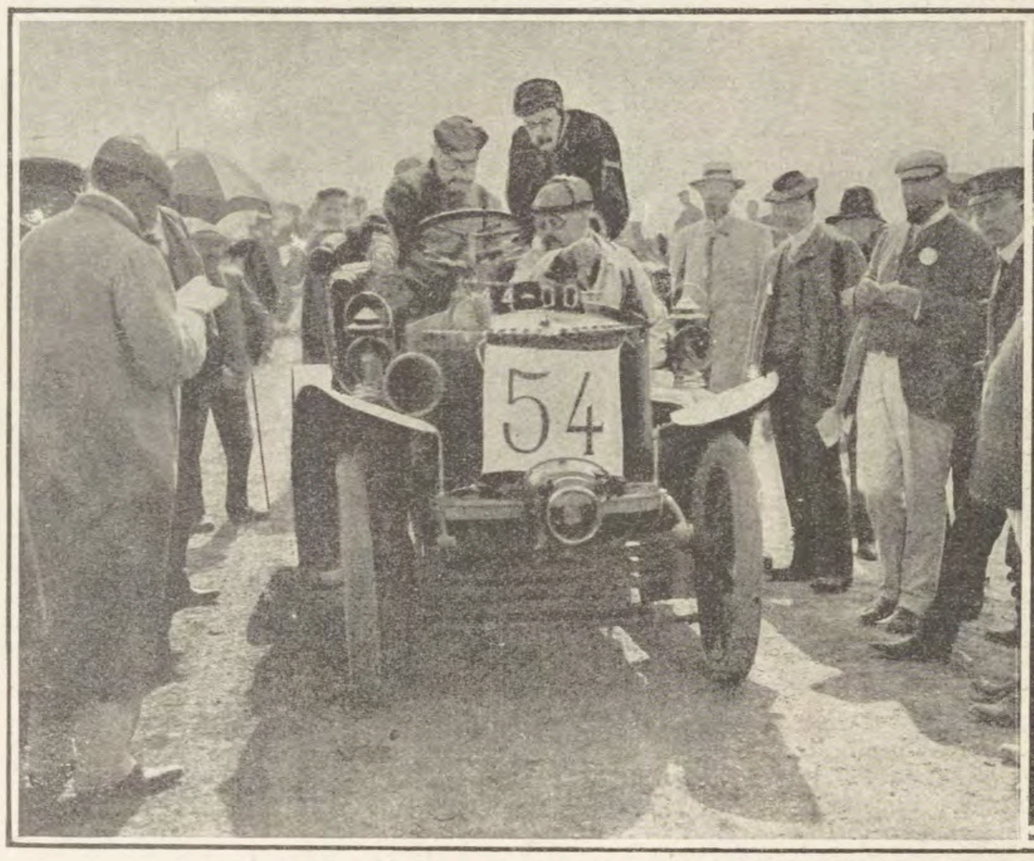
C'est avec son engin de Nice, la splendide 4 cylindres à 8 pistons de 120 chevaux, que Rigolly a fait cette performance. C'est donc lui qui, successivement, aura atteint plus de 140, 150 et 160 à l'heure.

Voici les caractéristiques de sa voiture.

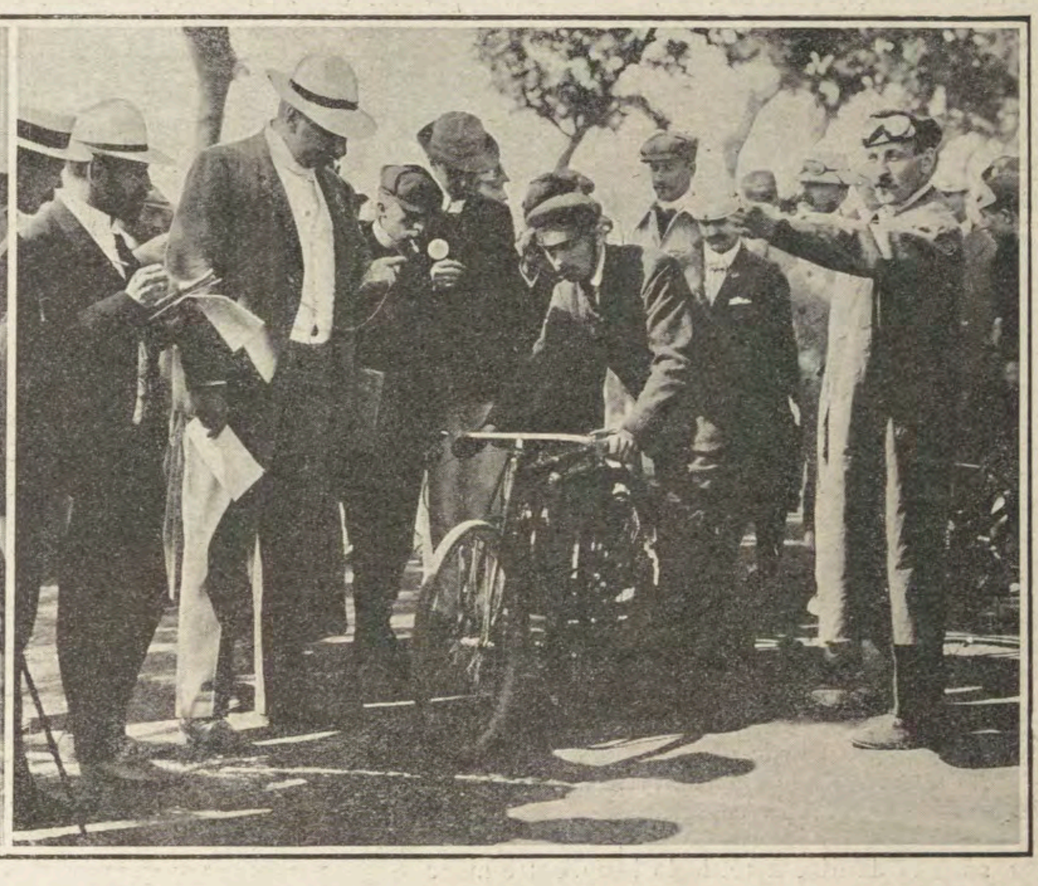
Quatre cylindres verticaux et huit pistons opposés deux par deux. — Allumage électrique. — Transmission par chaines. — Forme ordinaire avec radiateur à l'avant. — Poids 998 kilos, empattement 2 m. 80, voie 1 m. 40, prise directe en grande vitesse, soupapes commandées, châssis en tubes armés, hauteur des roues avant 870, des roues arrière 880.



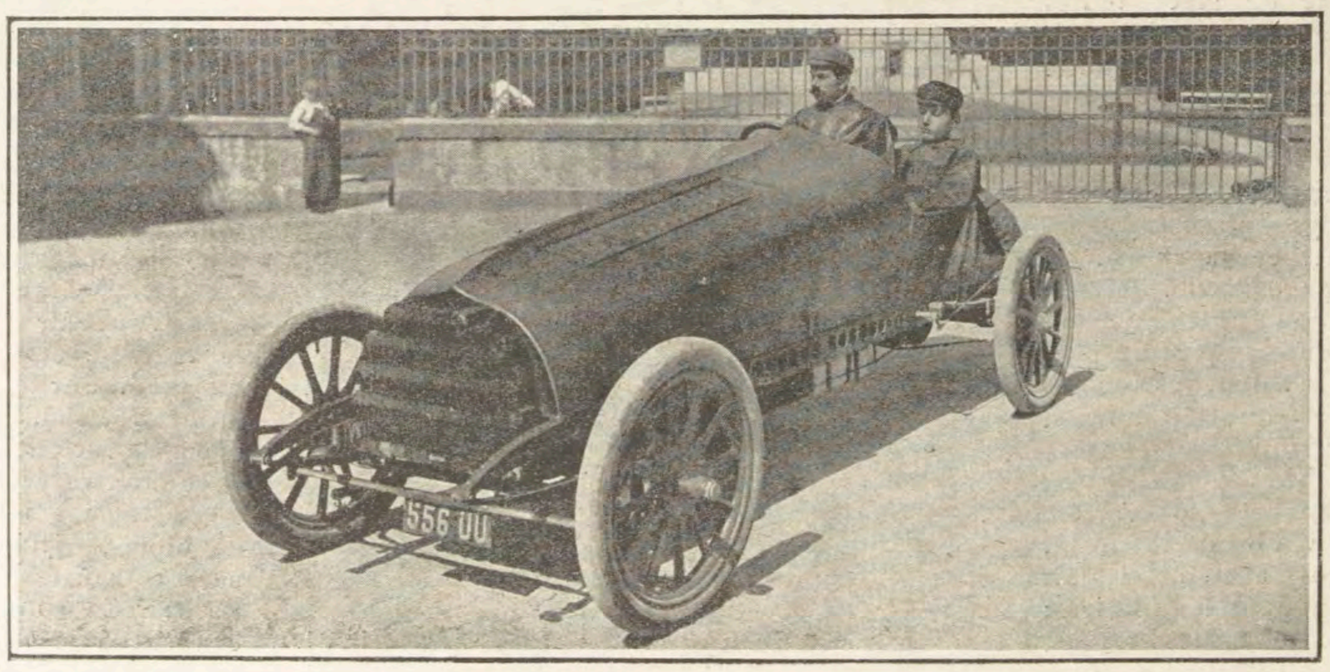
Rigolly, le recordman de la vitesse.
Au meeting d'Ostende, Rigolly atteint la plus grande vitesse qui ait été faite jusqu'ici, en couvrant le kilom. en 21 s. 3/5, 166 kil. 666 à l'heure. Pneumatiques Michelin. *Radiateur* Grouvelle-Arquembourg.



Dreye,
gagnant de l'épreuve du kilomètre touristes, voitures de moins de 15.000 francs, en 34 s. 1/5. Voiture Gardner-Serpollet, *pneumatiques* Michelin.

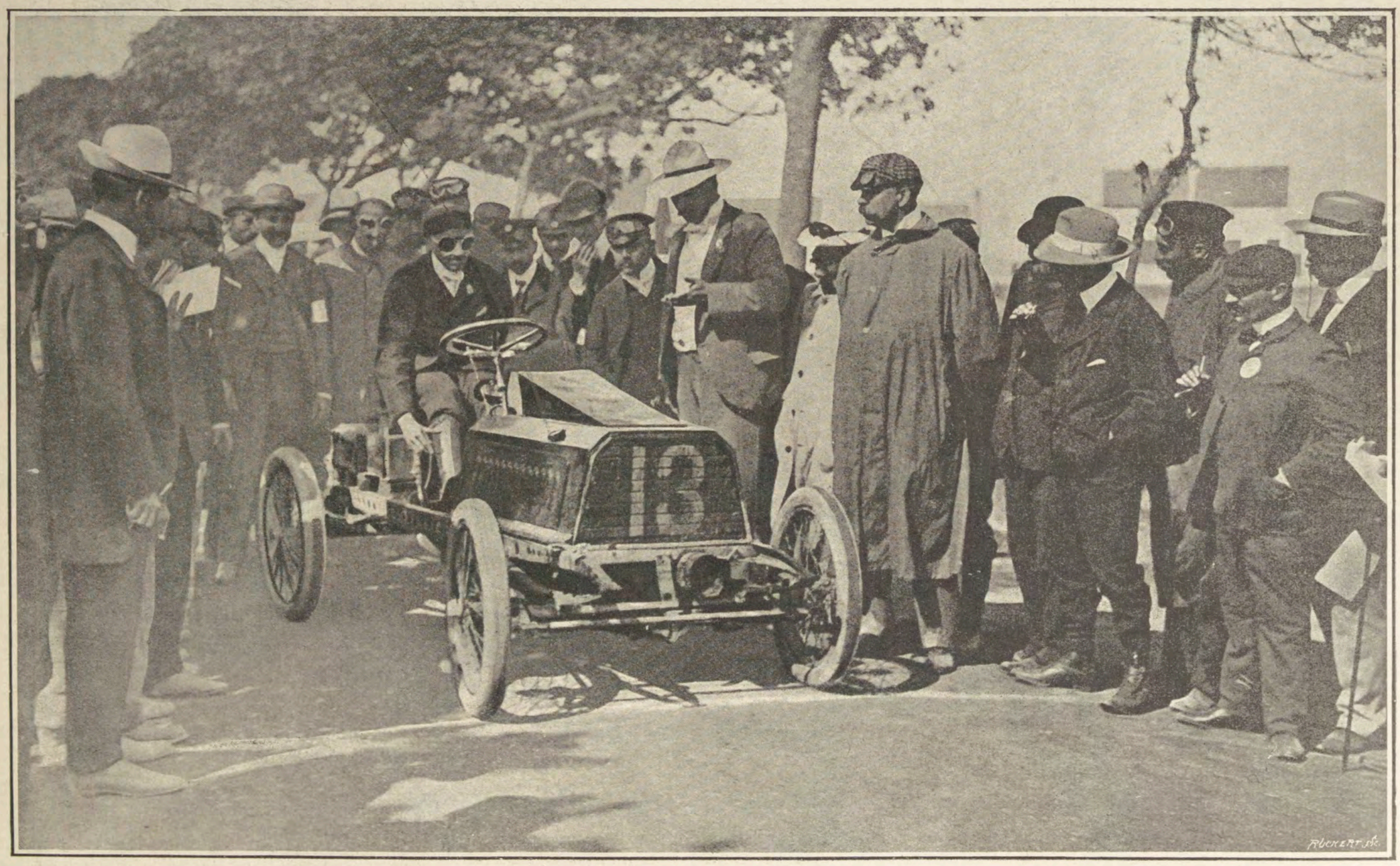


Seguy,
gagnant de l'épreuve du kilomètre motocyclettes en 36 s. 2/5. Motocyclette Griffon.



Hanriot,
gagnant de l'épreuve du kilomètre en 26 s. 4/5 et du mille en 56 s. (records du monde voitures légères), premier dans la course des 10 kilomètres sur sa voiture Clément-Bayard, *munie de pneumatiques* Dunlop.

Baras, gagnant de l'épreuve du mille (voitures), couvrant la distance en 48 s. 3/5, battant le record du monde, sur sa voiture *Darracq*, munie de pneumatiques *Michelin*.



Edmond, gagnant de l'épreuve du mille (voitures légères) en 1 m. 1 s. 4/5 (record du monde) et de l'épreuve du kilomètre (voiturettes) en 30 s. 2/5 sur sa voiture *Darracq*, munie de pneumatiques *Michelin* et du radiateur cloisonné *Grouvelle et Arquembourg*.

La barre d'accouplement est placée avant l'essieu.

Le Blon, qui monte maintenant des Hotchkiss, a dépassé lui aussi le 140 à l'heure. C'est bien pour un début.

Mais il ne faut pas regarder seulement les exceptions, sous peine de nous voir dire: "A quoi sert d'aller si vite?" A quoi cela sert Mon Dieu, à une chose bien simple, à créer des moteurs et des voitures qui sous un poids considérablement moindre sont capables d'un plus grand effort. Que cet effort se traduise finalement en vitesse ou en puissance, c'est tout un. En veut-on un exemple? Voici Hanriot qui, sur sa Clément-Bayard, fait 26 s. 4/5, ce qui bat le record d'une seconde et dépasse pour la première fois 130 à l'heure pour les voitures légères. C'est sensiblement le temps de Rigolly à Ostende l'an dernier, et l'engin pèse 360 kilos de moins!

Veut-on autre chose?

Voici Edmond qui, sur sa voiturette Darracq, bat aussi le record qu'il monte à 111 kil. 111 à l'heure. C'est-à-dire que le joujou d'Edmond, qui pèse 400 kilos, battrait en se jouant la fameuse "Jamais Contente" de Jenatzy qui fut, dans son temps, un monstre de vitesse et qui en pesait près de 2.000. Voilà, je crois, des faits.

Veut-on du pratique?

Procédons toujours par comparaison. Voici une voiture de touristes, de vrais touristes, avec carrosserie confortable, etc., la Gardner-Serpollet de Dreye, avec quatre voyageurs; elle battrait aussi la "Jamais Contente" et c'est une voiture de moins de 15.000 francs. ce qui n'est pas une considération à dédaigner. Deville et Landrin, sur des voitures de même marque, le dernier sur une voiture de moins de 10.000, atteignent le 90. C'est dire que ce sont des touristes qui comprennent la route et pourront fuir les paysages monotones.

Jamais, en somme, on ne vit telle hécatombe de records. Seul le record du kilomètre pour motocyclettes, que détient Lamberjack, sur la route de Dourdan, est resté debout, quoique Seguy, sur sa Griffon, ait dépassé le 100 à l'heure. Les motocycles n'ont rien fait. Mais qui est-ce qui fait encore du motocycle?

Le gymkhana qui couronnait cette inoubliable semaine d'Ostende fut ce que sont tous les gymkhanas, une après-midi de sport gai, où les meilleurs conducteurs purent une fois encore donner une juste idée de la maniabilité des voitures d'aujourd'hui.

Le parcours était des plus compliqués. Il fallait pénétrer en marche arrière dans un labyrinthe en forme d'S, passer une banquette irlandaise, se faufiler entre des ballons éclatant au moindre choc, passer des barrières, enlever des anneaux, sonner une cloche, passer une rivière, éviter un peloton de mannequins disséminés, enfin, donner des preuves de l'habileté la plus grande.

C'est le baron de Jochems qui enlève la première place, après un parcours impeccable, puis M. de Breyne.

Le concours de voitures fleuries a fait décerner trois premières bannières, à MM. de Jochems, Mahieu et de T'Serclaes; MM. Gasté, Trentelivres et Moerman recevaient des secondes bannières, et MM. Landrin, Le Chambre et Beukelaer des troisièmes bannières.

C'est M. Mahieu, sur son Automotrice, qui a le premier prix du concours de carrosserie; après lui, viennent MM. Moerman et Deville.

Les récompenses ont été proclamées au Kursaal, et la soirée s'est terminée dans un cordial banquet nous réunissant tous pour applaudir une fois encore au succès de la semaine.

Je vous dirai, la semaine prochaine, ce qu'ont fait, sur les 600 kilomètres sans arrêt du Circuit des Ardennes, les monstres de vitesse.

Ce que je veux dire tout de suite, c'est qu'une fois de plus nous avons assisté au triomphe de l'industrie française. Nous avons pris les trois places d'honneur et battu de loin le temps du vainqueur de l'an dernier. Voilà qui est d'un heureux augure et bien fait pour réjouir ceux qui voient dans une course d'automobiles autre chose qu'un exploit sportif et la recherche d'une passagère émotion. La lutte fut d'ailleurs très vive, puisque le vainqueur Heath ne devance le second Teste que de moins d'une minute et que le troisième, le jeune Clément, n'est qu'à trois minutes derrière le second.

GEORGES PRADE.

Un départ en motocycle

par les moyens du bord.

Au gymkhana, la voiture des organisateurs. M. T'Serclaes, au volant, et le baron de Vrière. Derrière, le baron de Caters.

Rigolly, après sa victoire dans l'épreuve du kilomètre, vient de recevoir les félicitations du ministre de l'Intérieur.

Le baron Jochems subissant l'épreuve de la bascule, au gymkhana d'Ostende.

Il s'agissait, en descendant le plancher-bascule, de ne pas sortir de la voie tracée sur le sol.

Les Grands Haras ❦ Le Haras du Perray

Vue générale et entrée du haras du Perray.

Au milieu de la saison hippique, avant les débuts des deux ans et les grandes journées des meetings de province, après la fermeture estivale d'Auteuil, la lutte pour la prime de la Société des Steeple-Chases paraît circonscrite comme l'an dernier entre Chalet, l'etalon du comte Le Marois, et Saint-Damien, l'étalon de M. Gaston-Dreyfus ; elle se continuera, sans doute, serrée, entre les deux brillants étalons.

◓ ◓ ◓

Après la fermeture d'Auteuil, nos confrères quotidiens sportifs publient une première statistique des courses d'obstacles. Saint-Damien et Chalet sont dépassés par Yellow qui tient la tête avec 194.169 francs de prix, tandis que Chalet n'en a que 190.609 francs et Saint-Damien, 174.417.

Yellow, qui n'avait à son actif, l'an dernier, que 58.069 francs de prix, doit sa première place aux victoires à Enghien et à Auteuil du très brillant steeple-chaser de M. Fishhof, Dandolo, vainqueur du Grand Steeple-Chase. Il ne tardera pas à être dépassé par Chalet et par Saint-Damien, et même par Omnium II, car il n'a pour lui qu'un seul cheval, tandis que Chalet et Saint-Damien mettent en ligne de nombreux représentants.

La sortie des poulinières.

Quel que soit le temps, par les rigueurs de l'hiver comme par les chaleurs de l'été, tous les pensionnaires du haras sont menés au grand air.

◓ ◓ ◓

Il est curieux de constater que, sauf quelques exceptions qui se produisent de temps à autre, on retrouve presque toujours en sport hippique, sur la liste des principaux gagnants, toujours les mêmes étalons appartenant généralement aux mêmes familles. Chez nous, exception faite pour Chalet, qui se rattache à Monarque, on peut noter la prédominance de la famille Dollar. Or, Dollar et Galopin, le grand-père de Saint-Damien, Simonian, Gulliver, dont les produits réussissent si bien en obstacles, ont en Flying Dutchman un auteur commun qui leur a légué des points de contact très marqués. C'est aussi à Flying Dutchman que se rattache directement Yellow, père de Dandolo. Saint-Damien, par Saint-Simon et Distant Shore (par Hermit)

Les yearlings, poulains et pouliches à la prairie.

est l'étalon de tête du haras du Perray, à M. Gaston-Dreyfus. L'an dernier, M. Gaston-Dreyfus occupait le cinquième rang des éleveurs gagnants, et le cinquième également des propriétaires gagnants en courses d'obstacles; son écurie n'est pas des plus anciennes; ses couleurs ont commencé à briller en 1894, l'année où il créait son haras du Perray; c'est pour la casaque bleu marine, manches et toque mauves, l'année d'Etincelle.

Très amateur de pur sang, très entendu, M. Gaston-Dreyfus ne devait pas se borner à faire courir; il n'est pas de ceux qui considèrent le cheval de course comme une valeur de bourse, subissant la hausse et la baisse, et avec laquelle il s'agit de gagner le plus d'argent possible. M. Gaston-Dreyfus est sportsman avant tout, convaincu que l'élevage chevalin est une des richesses de la France et qui travaille consciencieusement à donner au sport de beaux et bons chevaux de pur sang. Il trouve dans les succès que remportent les produits de son élevage la plus juste et la meilleure des récompenses.

Le haras du Perray a été entièrement créé par M. Gaston-Dreyfus en 1894, l'année où Saint-Damien était importé par lui d'Angleterre; il acheta le fils de Saint-Simon à M. Charles Rose, un assez gros prix. Depuis cette année, Saint-Damien fait régulièrement la monte au haras; en dehors des juments du stud, on lui donne une dizaine de juments étrangères.

La production de Saint Damien est trop connue pour qu'il soit utile d'énumérer tous les vainqueurs qu'il a fournis. Rappelons : Solon, Agathos, John Bull — qui eut une trop courte carrière — Julietta, Lucetta, aujourd'hui poulinières au haras, Madagascar. Si Saint-Damien a produit de brillants vainqueurs d'Auteuil, de Saint-Ouen, d'Enghien ou de Colombes, n'oublions pas qu'il est le père d'un vainqueur du Grand Prix : Chéri.

Il y a toujours au haras du Perray une trentaine de poulinières, parmi lesquelles :

Asphodel, par Doncaster et Fauscombe, la mère d'Amérique, d'Alsacien.
Riposte, par The Scottish Chief et Rêveuse, mère de Riposteur.
Marcia, par Marden et Primavera, mère de Marcel, Madagascar.
Thétis, par Isonmy et Serpolette II, mère de Tatiana, Talien Wan, Torquato Tasso.
Lausanne, par Fra Diavolo et Sauterelle, mère de Loupeau, Laura.
Pensee, par Wellingtonia et Poëten, propre sœur de Paisanterie.
Autriche, par Tristan et Sylvia, mère de Saint-Ange, Amoureuse.

La plupart des yearlings sont des produits de Saint-Damien. Il y a cependant, au Perray, un magnifique poulain du Sagittaire et de Marcia, un autre également très beau de Winkfield's Pride et Riposte.

Chaque année, M. Gaston Dreyfus donne de l'extension à son domaine du Perray; aussi s'est-il adjoint, pour le diriger, son neveu, M. Georges Antoine May.

C'est qu'élever du pur sang exige des soins minutieux et une surveillance de tous les instants.

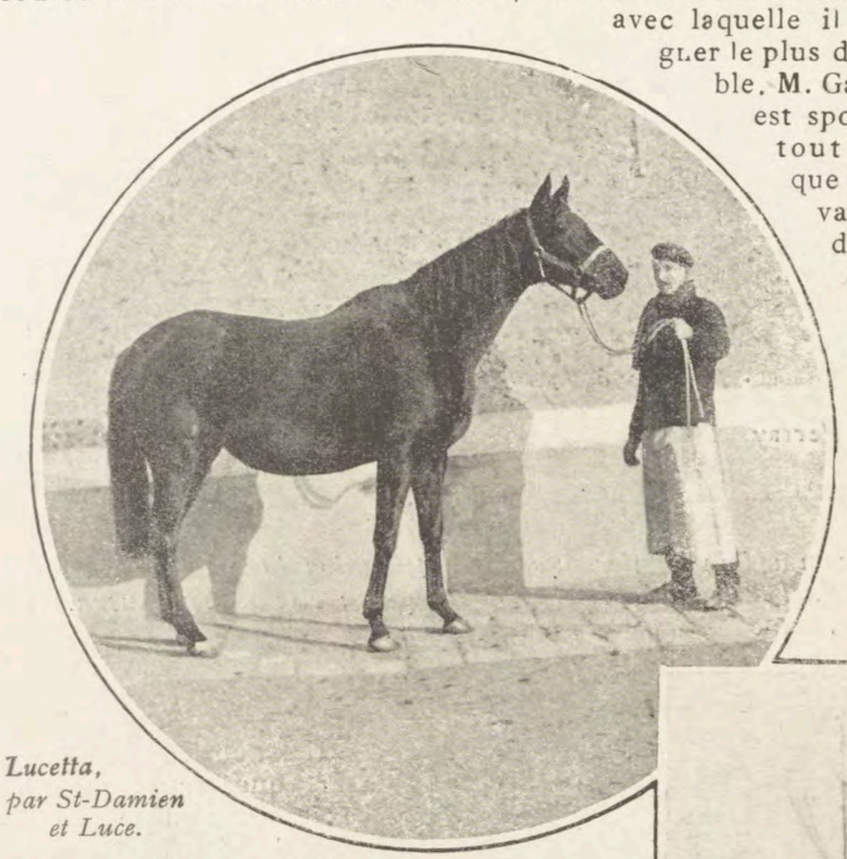
Certes, un poulain n'est pas difficile à faire naître, il n'y a qu'à laisser la mère tranquille, elle se charge elle-même de tout, différente en cela des femelles d'autres espèces domestiques auxquelles l'aide du vétérinaire est souvent nécessaire. Les mauvaises mères sont très rares dans la race chevaline; mais après, ce sont les soins à la mère, les promenades à surveiller — un accident est si vite arrivé — puis le sevrage, et alors que de précautions il faut prendre avec ces jeunes espoirs des courses futures! Notez, en outre, qu'il faut s'occuper de l'hygiène de l'étalon; chaque jour, il lui faut deux heures au moins de promenade; dans certains haras, l'étalon est mené en mains, dans d'autres il est monté. A Perray, St-Damien est chaque jour monté par M. G. Antoine May. Dans d'autres haras même, on s'en sert pour des services moins relevés; un homme l'enfourche et s'en va au marché, un panier à provisions sous le bras. C'est ainsi que Boïard est tombé dans une promenade de route et s'est couronné à fond.

Quant aux poulinières, elles exigent aussi une surveillance active, vivant plus au grand air que dans leurs boxes.

Le Perray est appelé à prendre encore une grande extension, non seulement comme haras mais comme domaine — car c'est certainement un des haras les mieux compris.

PAUL MÉGNIN.

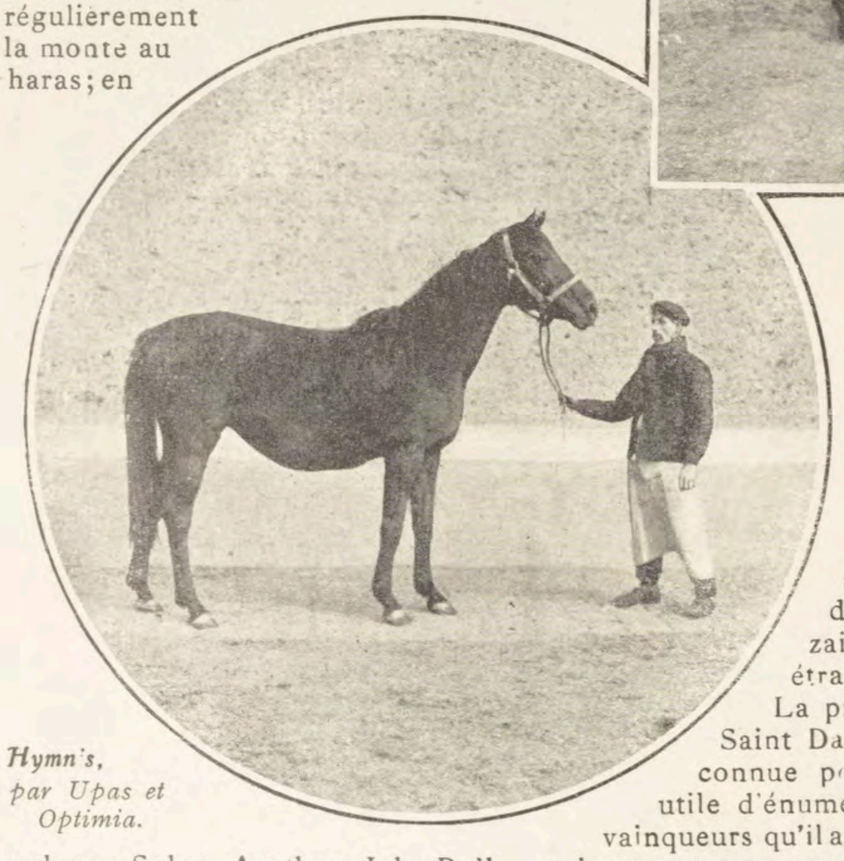
QUELQUES PENSIONNAIRES DU HARAS DU PERRAY



Lucetta, par St-Damien et Luce.

Marcia, par Marden et Primavera.

Saint-Damien, l'étalon du Perray, monté par M. Georges Antoine-May.

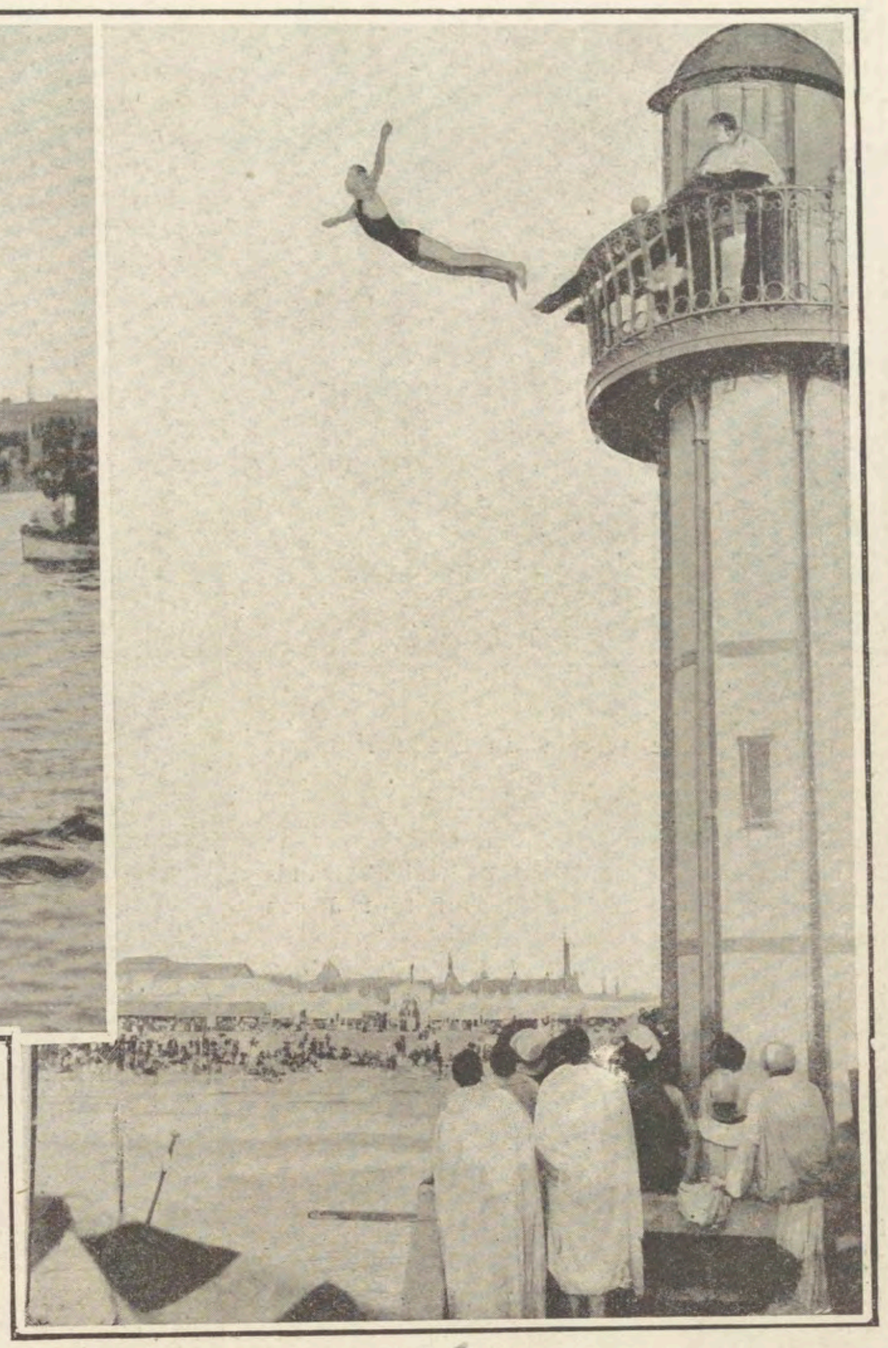


Hymn's, par Upas et Optimia.

Common Witch, par Common et Lorly Witch.

LA NATATION EN MER

Le match de water-polo.
Entre les équipes de la Libellule et du Football-Club. La Libellule bat le Football-Club par 3 points à 0.



Un plongeon de 18 mètres.
Peutat plonge du haut du phare, dans moins de trois mètres d'eau.

Notre confrère quotidien le Journal *a organisé, dimanche dernier, à Trouville, un grand concours de natation entre nageurs régionaux, d'une part, et membres de l'U. S. F. S. A., de l'autre. Les épreuves de ce concours, disputées en mer, entre quantité d'excellents nageurs, ont eté du plus haut interêt.*

◓ ◓ ◓

Quinze mille personnes, peut-être, étaient à Trouville, dimanche, pour assister au Championnat de natation. Le Tout-Paris de Trouville? Non, sans doute, les courses ne sont pas commencées; mais quelque chose comme le Tout-Paris des sports athlétiques. D'abord, Moebs, organisateur; Georges Grippon, les équipes de la Libellule et du Football-Club, noms qui sonnent bien le faubourg Saint-Honoré, puis le Tout-Pont-Audemer, et le Tout-Environs, venus pour se distraire à une fête peu commune, puis au-dessus de tout cela, la silhouette du directeur du grand journal parisien, en même temps maire de Trouville, qui atteignait heureusement le triple but de faire preuve d'activité auprès de ses lecteurs, tout en accomplissant œuvre sportive, pour distraire ses administrés. Record!

Courses locales! Réclamations! Discussions! Gros mots et injures! On en vient à regretter l'ordonnance si peu impeccable des réunions de l'administrative U. S. F. S. A. Moebs, son représentant ici, s'en tire d'ailleurs à merveille, et envoie faire f.. tous les réclamants avec la même autorite et le même flegme. C'est peu réglementaire, peu administratif, mais la place manque pour rédiger des reclamations. Dieu soit loué! nous n'en aurions pas fini. Tout s'arrange d'ailleurs d'homme à homme on s'explique, on se console. Au milieu des poutres de la jetée, M Henri Letellier se promène, s'accroche, fait de l'athlétisme, arrange tout le monde, trouve des canots pour tel ou tel qui vont manquer le départ.

Sur la jetée, le long de la plage, le public jubile. Les plongeons de 18 mètres de hauteur, par Vavssade et Peutat, le mettent en délire; le match de water polo l'enchante. Il faut même noter, à ce propos, les progrès considerables realisés par les équipes, dont les ruses et la tactique, perceptibles très facilement, très perfectionnées, sont d'autant plus passionnantes que la difficulté d'exécuter une passe ou de dribbler, tout en nageant, est plus considérable. Enfin, la facilité de faire partir simultanément, comme dans le Championnat de 400 mètres, 37 concurrents sans qu'aucun puisse gêner l'autre, rendit les compétitions beaucoup plus vivantes, beaucoup plus animées, beaucoup plus suivies.

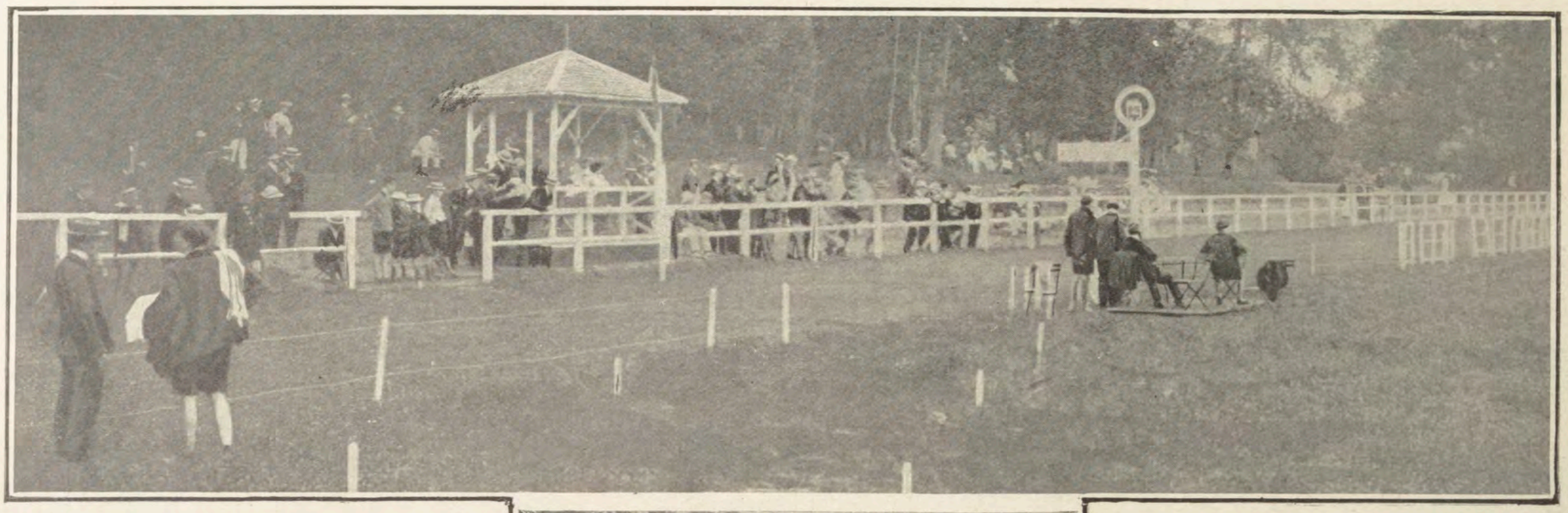
Il était près de 5 heures et demie lorsqu'on avait commencé. On avait attendu la mer. — Lorsqu'on finit, il était près de 8 heures. Déjà des petites barques, des voiliers, qui allaient prendre part à une fête de nuit, sortaient du port, tout enguirlandés de lampions. Nageurs, organisateurs et spectateurs se dispersaient pendant ce temps dans la ville.

Ce fut là une de ces amusantes journées, qu'on aimerait voir se renouveler dorénavant, dans nos "bains de mer", où elles apporteraient un élément de distraction infiniment supérieur en qualité et en quantité aux éternelles courses à ânes ou aux concours de sable.

A. F.

Le Championnat de 400 mètres.
Trente-sept partants. Lutte magnifique. Vasseur termine premier, en 6 m. 45 s. battant Landry et Burgès.

LES GRANDS PRIX DU STADE FRANÇAIS



Le terrain du Stade Français dans le Parc de Saint-Cloud.

Le Stade Français a donné dimanche dernier sur son terrain du parc de Saint-Cloud ses Grands Prix annuels dont le succès fut tout à son honneur.

Après des années d'efforts, le Stade Français — le club vice-doyen de l'U. S. F. S. A. — est enfin pourvu d'un magnifique terrain de sports. C'est grâce à M. Mamelle, un des plus dévoués dirigeants de la Société, que le S. F. obtint de l'Etat la concession de plusieurs hectares d'un terrain marécageux dans le parc de Saint-Cloud, aux environs de la Faisanderie, où, avant 1870, on élevait les faisans de Napoléon III. Il fallut remuer des centaines de mille de mètres cubes de terre pour aplanir le terrain, y trouver l'espace nécessaire pour établir deux champs de football, dont un est entouré d'une piste de courses à pied, de cinq cours de lawn-tennis et d'un emplacement de longue paume. L'aménagement de la piste de courses à pied, barrières, tribune du juge, gradins pour les spectateurs, est terminé depuis le début de la saison. Pour l'an prochain on parle de la construction d'un club-house, le modèle du genre. La ténacité des stadistes a créé à Saint-Cloud une installation sportive digne rivale de celle du Racing Club de France, au bois de Boulogne. Il serait à souhaiter pour la cause des sports de plein air que des sportsmen prissent l'initiative de créer dans le bois de Vincennes un centre sportif qui puisse rivaliser avec ceux de la Croix-Catelan et de la Faisanderie. Les Grands Prix du Stade ont été disputés dimanche sur son terrain. Ils ont été, malheureusement, contrariés par la pluie.

P. C.

L'arrivée du 400 m. hand. gagné par Baud (8 m.) devant Jolidon (15 m.) et de Lespinay (12 m.).

BLOC-NOTES

POUR NOS LECTEURS

Il arrive quelquefois que nos lecteurs nous écrivent pour se plaindre qu'ils n'ont pas pu trouver la *Vie au Grand Air*, soit chez leur libraire, soit chez leur marchande de journaux, soit à la gare.

Il est certain que notre revue est si rapidement " enlevée " quand elle arrive chez les marchands, que le contretemps que l'on nous signale doit se reproduire trop souvent.

Voici quelques conseils qui permettront à nos lecteurs de ne pas se priver de leur *Vie au Grand Air* ou de l'attendre trop longtemps :

1. En *s'abonnant* (18 fr. par an) ils supprimeront toute difficulté ;

2. En *retenant* le journal à leur marchande, ils seront sûrs de toujours l'avoir ;

3. En le *commandant*, dans le cas où la marchande ne l'aurait plus, ils doivent le recevoir au plus tard trois jours après la commande ;

4. En *réclamant* à MM. Pierre Lafitte et Cie contre toute marchande ne leur donnant pas satisfaction, ils seront sûrs de faire cesser un état de choses qui leur est et qui nous est préjudiciable.

On voit que rien n'est plus simple.

PIERRE LAFITTE & Cie.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Guide Michelin spécial pour corrections

POUR FACILITER LES CORRECTIONS.

L'OPINION D'UN HÔTELIER. — APPEL A LA COLLABORATION DE TOUS

Nous avons toujours demandé aux chauffeurs d'être nos collaborateurs dévoués et de nous signaler, à ce titre, les erreurs qu'ils pourraient relever dans notre guide au cours de leurs pérégrinations.

Beaucoup ont répondu à notre appel et nous ont permis, par les renseignements qu'ils nous ont fournis, de faire de nombreuses et heureuses rectifications.

Mais le nombre de ceux qui nous ont renseignés est, hélas! encore beaucoup trop faible, si l'on considère que tous les chauffeurs, sans exception, peuvent et doivent collaborer à cette œuvre dans l'intérêt de la communauté.

Or, celui-ci a égaré l'exemplaire où il avait fait ses corrections; tel autre a négligé de nous les transmettre en temps utile; tel autre encore n'a rien corrigé du tout.

Nous avons donc cherché cette année à rendre ces corrections excessivement faciles au chauffeur et à nous assurer, par un procédé en quelque sorte mécanique, la transmission de ces corrections.

Pour cela, nous avons fait établir une édition spéciale de notre guide, dont nous avons déposé un exemplaire à tous les hôtels qui se trouvent mentionnés dans notre ouvrage, ceux par conséquent où descendent les chauffeurs.

Ce guide spécial est établi sur beau papier, relié élégamment et comporte des grandes marges pour recevoir les corrections :

Il porte sur la couverture même son programme :

Exemplaire spécial
destiné à recevoir les corrections,
observations et critiques
de MM. les Chauffeurs et Touristes.

Dans tous les hôtels du Guide on le trouvera en bonne place, et d'ailleurs on devra le demander, si on ne le trouvait pas à sa portée. MM. les hôteliers se sont, en effet, engagés à le placer de telle sorte qu'il soit très en vue et complètement à la portée de MM. les chauffeurs.

Dès la première page nous indiquons en quelques lignes le but que nous nous sommes proposé :

« Notre désir étant de perfectionner chaque année le présent ouvrage, nous serons reconnaissants aux chauffeurs et touristes de bien vouloir être nos collaborateurs.

« Nous les prions de porter les corrections ou adjonctions à faire dans les marges blanches, en face du texte des localités auxquelles se rapportent ces modifications.

« Afin d'éviter toute correction fausse ou malveillante, nous ne tiendrons compte (après enquête) que des corrections suivies de la signature et de l'adresse de ceux qui les auront faites. »

Et maintenant, Messieurs les chauffeurs, vous n'aurez plus d'excuse pour nous priver de votre collaboration, car MM. les hôteliers se feront un devoir de mettre à votre portée notre exemplaire spécial.

Nous ne pouvons citer ici toutes les lettres élogieuses qu'ils nous ont adressées à cette occasion Nous ne résisterons pas cependant au plaisir de mettre sous les yeux de nos lecteurs les lignes suivantes, qui nous viennent du Grand Hôtel de Vichy :

« Je m'empresse de répondre à votre honorée d hier, m'informant que vous allez tirer un certain nombre de vos Guides 1904 sur beau papier avec reliure de luxe.

« Vous me demandez en même temps mon avis sur cette création. Je dois vous dire que votre idée est heureuse, et que votre Guide, déjà si connu et si apprécié, gagnera en popularité, si toutefois l'hôtelier à qui vous le confiez a soin de le placer dans un endroit bien en vue.

« Quant à moi, je suis un fanatique, de votre Guide. Je réserverai donc bon accueil à votre nouvelle édition, et je ferai faire un pupitre spécial, bien en vue, de façon à en faciliter la consultation Il arrive souvent que les chauffeurs oublient ou laissent leur Guide Michelin dans la voiture et en demandent un à l'hôtel; ils pourront donc consulter l'édition de luxe.

« En outre, je m'engage à vous retourner le volume après la saison.

« Recevez, etc... »

Ajoutons que, ainsi qu'il est indiqué dans le dernier paragraphe de la lettre qui précède, tous les Guides spéciaux nous seront retournés par les hôteliers avant le 1er janvier 1905, afin que nous puissions tenir compte des corrections faites dans notre prochaine édition.

MM. les chauffeurs voient quel prix nous attachons à leur collaboration.

A eux donc de la rendre aussi étroite que possible.

MICHELIN ET Cie.

FINANCE

Réalisations

A l'heure présente elles alourdissent la généralité de la cote. Et il en est de même tous les ans à pareille époque. Et cela se conçoit aisément : au moment des vacances le spéculateur s allège et le porteur de titres qui peut réaliser avec bénéfice n'y manque pas. Donc, de ce côté, les offres se présentent nombreuses.

Mais leur contre-partie est difficile à trouver : personne ne veut s'engager à la veille de quitter Paris et chacun de remettre ses placements de fonds disponibles à la rentrée des vacances. Donc, les acheteurs sont rares.

Voilà pourquoi la plupart des valeurs ou se tassent ou réactionnent. Bah! elles remonteront en octobre.

C. LEVRAI.

A propos de Joinville

Tous nos lecteurs ont admiré la superbe photographie que nous avons publiée la semaine dernière en couverture Le militaire qui exécute ce magnifique plongeon est le sergent-instructeur Charton.

BORDEAUX-PARIS HIPPIQUE

LE RAID INTERNATIONAL DE LA *VIE AU GRAND AIR* ET DE LA *FRANCE DE BORDEAUX ET DU SUD-OUEST*

RÈGLEMENT (*Suite*)

Pour les concurrents qui se rendront à Bordeaux par la voie ferrée, il leur sera fait application du tarif spécial accordé uniquement aux concurrents du Raid de la *Vie au Grand Air* et de la *France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, tarif consenti par les Compagnies de chemins de fer et qui sera fixé ultérieurement.

Le retour sera assuré dans les mêmes conditions.

ART. 14. Le comité donnera tous ses soins à l'organisation du service vétérinaire, et les concurrents trouveront dans les contrôles les médicaments les plus usuels.

Tous les frais de nourriture, logement, écuries, service de maréchalerie, réparations aux voitures ou aux harnachements, fournitures de toutes sortes, frais d'entraîneurs, etc., etc., sont à la charge des concurrents.

Aucune réclamation ne pourra être adressée de ce chef au comité de l'épreuve.

ART. 15. Par les soins du comité, et aux frais des concurrents, tous les chevaux seront assurés des accidents qui pourraient leur survenir tant en cours de route que dans le transport en chemin de fer. Cette assurance a été consentie par le Lloyd anglo-français moyennant 1 o/o de la valeur du cheval. Les coucurrents n'auront qu'à indiquer sur leur feuille d'engagement la valeur de leur cheval et le Lloyd anglo-français leur fera parvenir la police d'assurance valable pour la durée du raid.

En ce qui concerne les accidents causés à autrui, les dégâts ou délits qui pourraient être commis par les conducteurs, cavaliers ou personnes à leur service, le comité en décline toute responsabilité.

ART. 16. Étant données les difficultés de la traversée de Paris, l'arrêt de tous les concurrents est obligatoire à Versailles; le classement sera établi dans cette ville, d'où les concurrents repartiront, après classement, pour Paris dans l'ordre de leur classement.

ART. 17. En cas d'encombrement de la route à l'arrivée, comme en cas de remise à une date ultérieure du départ de l'épreuve, le comité se réserve de prendre telle décision qu'il jugera convenable.

ART. 18. Toutes les voitures sont admises, sauf les sulkys de course proprement dits; en cas d'accident, le conducteur pourra changer de voiture, mais il en devra faire la déclaration au premier contrôle qu'il rencontrera sur sa route.

ART. 19. Tous les concurrents devront, à l'arrivée à Paris, couvrir un tour de piste à franche allure.

ART. 20. Les conducteurs, cavaliers et chevaux de toutes nationalités et de tout âge, sont admis à prendre part à l'épreuve.

Si un conducteur ou cavalier était mineur, il devra produire l'autorisation de ses parents ou répondants.

ART. 21. Les concurrents sont tenus de déposer, en même temps que leur engagement, les *papiers* du cheval, s'il en a; au cas contraire, ils devront donner toutes les indications d'âge, de race et d'origine.

ART. 22. En dehors des prix attribués par le comité, des prix spéciaux offerts par des personnalités sportives pourront être décernés aux chevaux d'origine connue, aux pur sang, aux demi-sang, aux chevaux normands, du Midi, au cheval arrivé dans le meilleur état parmi les dix premiers, etc.,etc.

ART. 23. Le *doping* est interdit; tout concurrent convaincu d'avoir drogué — piqûres, bols, suppositoires, etc. — son cheval, sera exclu de l'épreuve.

ART. 24. Le comité se réserve le droit d'imposer aux concurrents tous les procédés de contrôle qu'il jugera nécessaires.

ART. 25. Les commissaires et contrôleurs devront avoir le libre accès des écuries où les chevaux des concurrents prendront leur repos.

ART. 26. Tous les incidents de route pouvant occasionner du retard, voies barrées, encombrements, passages à niveau, etc., sont considérés comme faisant partie des aléas du raid et ne pourront motiver aucune réclamation.

ART. 27. Le seul règlement officiel est celui qui sera remis à tous les concurrents et portant la signature autographe du secrétaire général du comité d'organisation.

Les engagements sont reçus tous les jours aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris (I^er^).

Le secrétaire du comité se tient tous les lundis, de 10 heures à 11 heures, à la disposition des concurrents, aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris (I^er^).

QUELQUES OPINIONS DE SPORTSMEN

Voici quelques lettres que nous avons reçues de sportsmens autorisé :

Du **capitaine Bausil**, du 5^e^ dragons, recordman des 100 kilomètres, vainqueur de Paris-Deauville :

Je trouve votre règlement très bien. Ma seule restriction va contre le principe; vous savez que je n'aime pas les raids sur route et que je les voudrais, en partie tout au moins, à travers pays.

Votre épreuve présentera un grand intérêt, tant par son organisation que par le courant d'idées qu'elle créera; elle servira, en outre, à l'éducation des amateurs en ce qui concerne les soins à donner au cheval, sa préparation, sa mise en condition, etc., etc., et sera utile à l'élevage par la mise en valeur du bon cheval, la constatation de la nécessité du sang...

Profitez aussi de votre épreuve pour faire des constatations physiologiques, prendre la température, etc., etc.

Du **vicomte Maurice d'Orléans**, recordman des 200 kilomètres attelés :

J'ai étudié votre règlement, il me parait parfait, surtout en ce qu'il ne donne pas de gite fixe; on peut donc se rendre compte de l'intelligence du conducteur ou du cavalier.

Je me mets à votre entière disposition pour cette très intéressante épreuve.

De **M. La Fargue Tangré**, ancien inspecteur général des haras :

Un point me parait bon : la date, vous évitez la grande chaleur, que je considère comme la plus dure surcharge à infliger aux concurrents dans une épreuve sévère.

Je vois que vous abordez crânement la liberté de marche...

Je suivrai avec le plus vif intérêt l'organisation et l'exécution de votre épreuve.

Nous publierons encore la semaine prochaine plusieurs "opinions" de sportsmen.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

LE NEUVIÈME CONCOURS : TOULOUSE-PARIS PÉDESTRE

Nous avons annoncé, dans notre dernier numéro, notre neuvième concours qui portera cette fois sur

LA GRANDE COURSE PÉDESTRE

organisée par l'*Auto*, de Toulouse à Paris.

Depuis cette époque, une modification a été apportée par les organisateurs, qui ont reculé de 15 jours la date de la course.

Le départ sera donc donné

le 15 AOUT, à 4 heures de l'après-midi

au lieu du 1^er^ août. Rien n'est changé dans notre concours, à part cette modification de date.

On sait qu'il s'agit, cette fois, de répondre, par cartes postales toujours, à une question, mais une question unique et toute nouvelle, on va le voir. La voici :

Quel jour et à quelle heure le leader de la course Toulouse-Paris passera-t-il à la grille de Picardie, située juste à la sortie de Versailles?

Plusieurs concurrents nous ont déjà adressé leur réponse. Nous les retardons d'office de 15 jours, c'est-à-dire que, si l'un d'eux nous a indiqué, par exemple, comme date le *7 août* à 8 h. 15 du matin, nous remplacerons dans sa réponse le 7 août par le *21 août*.

Nous prions instamment les pronostiqueurs d'indiquer une heure, avec des minutes et des secondes, afin d'éviter les dead-heat.

Comme d'habitude, les cartes postales seront seules admises et le concours sera clos

LE LUNDI 15 AOUT

c'est-à-dire que le timbre de la poste ne devra pas être postérieur à cette date.

Ajoutons que le gagnant du concours recevra une somme de **CENT francs** et le second classé, **vingt-cinq francs**.

AU VOLEUR !

Un individu sur lequel nous espérons bien mettre la main un jour (surtout si on veut nous y aider) se fait passer partout pour le représentant de la maison Pierre Lafitte et Cie et en profite pour proposer et encaisser des abonnements, soit à *Femina*, soit à *Musica* ou à la *Vie au Grand Air*.

Nous rappelons aux intéressés que tous nos reçus doivent être détachés de carnets à souche numérotés, portant notre signature et que nul n'est chargé de faire des encaissements pour notre compte.

A nos lecteurs et lectrices d'ouvrir l'œil et de ne pas manquer de nous donner tous renseignements qui pourraient nous aider pour faire arrêter ce faussaire.

AUTOUR DES SPORTS

LE JOCKEY JOHN REIFF

La Société d'Encouragement a rendu

Le jockey John Reiff
auquel sa licence vient d'être rendue.

dernièrement sa licence au jockey américain J. Reiff, qui fut, en 1902, premier jockey de l'écurie Caillault.

J. Reiff était venu pour la première fois en France le 14 juillet 1901. Sa première monte avait été ce jour-là une victoire remportée avec Jour d'Eté, à M. Courbon, dans un prix à réclamer, à Saint-Cloud.

Il était revenu la même année piloter Kilmarnock II, à M. Whitney, dans le Prix du Conseil Municipal, qu'il gagna, battant Jacobite et La Camargo. Il remplaçait ce jour-là son frère, Lester Reiff, auquel le Jockey-Club anglais avait retiré sa licence à la suite de la défaite suspecte du favori Volodzvoski, qu'il montait dans le Saint-Léger de Doncaster.

Ces deux succès remportés brillamment en France avaient mis ses qualités en lumière, et en 1902, il fut engagé par M. Caillault. Il remporta cette année-là 116 victoires, chiffre qu'aucun jockey n'avait atteint en France jusque-là.

Il aurait sans doute dépassé ce total déjà énorme, si sa licence ne lui avait été retirée au moment du meeting d'automne à Chantilly, en même temps qu'elle était retirée à un autre jockey américain, Milton Henry, qui de son côté avait gagné 97 courses.

J. Reiff est engagé comme premier jockey jusqu'à la fin de cette année par M. Caillault. Plusieurs propriétaires attendent, pour s'assurer ses secondes montes, de l'avoir vu de nouveau à l'œuvre, craignant que l'accident dont il a été victime l'an dernier ne l'ait privé d'une partie de ses moyens.

On se rappelle, en effet, que l'excellent jockey a fait une chute en course, l'an dernier, à la suite de laquelle il est resté près de trois jours sans connaissance.

UN VRAI SPORTSMAN

Nous venons de parler, dans nos deux derniers numéros, du grand concours de tir qui s'est disputé à Lyon. Il ne serait pas juste d'oublier un de ceux qui ont le plus

M. Mérillon
président de l'Union des Sociétés de Tir de France.

fait pour le succès de ces manifestations dont l'utilité au point de vue de la défense nationale n'est pas à démontrer. C'est de M. Mérillon, président de l'Union des Sociétés de Tir de France, que nous voulons parler. Magistrat distingué, malgré le peu de loisir que lui laissent ses hautes fonctions à la Cour suprême, M. Daniel Mérillon trouve encore le temps de travailler pour la cause sportive, et particulièrement pour celle du tir à laquelle il s'est particulièrement consacré. On se souvient que M. Mérillon fut délégué général des sports à l'Exposition de 1900 et qu'il sut, dans une fonction si délicate, donner satisfaction à tous.

UN COUREUR MORT EN PISTE

Les courses avec entraineurs viennent encore de faire une victime dans la personne d'un stayer allemand de deuxième catégorie, le jeune champion magdebourgeois Otto Luther.

Luther était engagé par la direction du vélodrome de Brunswick pour disputer la course de 20 kilomètres avec entraineurs, qui comprenait le Brunswickois Bauer, le Berlinois Schulze et le Hollandais Van der Tuyn. Voici comment se produisit l'accident :

Au départ, Van der Tuyn est le premier derrière son entraineur, suivi à 50 mètres par Luther, Bauer et Schulze. Pendant les dix premiers tours, il ne se produit aucun changement, mais peu après Bauer regagne du terrain et se trouve à environ 10 mètres derrière Luther. Ce dernier crève son pneu avant au quatorzième tour et tombe sur le ciment juste devant la moto de Bauer, que conduit

Le jeune coureur magdebourgeois Otto Luther
qui vient de se tuer en course

l'entraineur Thies. Il est impossible à ce dernier d'éviter Luther auquel il broie la poitrine avec son moteur. La mort fut instantanée

Bureaux et Usines : 43, QUAI NATIONAL, PUTEAUX. Téléph 502.80.
Magasin de Vente : 232, BOULd PEREIRE, PARIS. Téléph. 558.28.

L. EDELINE
Concours d'Antidérapants (S.-et-O.) PRIX D'HONNEUR
Pneumatiques pour Cycles, Voitures, Automobiles
Fournitures Générales de Caoutchouc pour l'Industrie

CYCLES GEORGES RICHARD
23 AVENUE DES CHAMPS-ELYSÉES PARIS

MERCEDES PALACE

C. L. CHARLEY
70, Avenue des Champs-Élysées — PARIS
TÉLÉPHONE : 509-36, 549-77

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) guéris par les Cigarettes ou la Poudre ESPIC

CHAMBRE A AIR
autoréparatrice
sans valves, indégonflable
Brevets STEINBERG
39, rue Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie

EOLE

OFFICIERS MINISTÉRIELS

VENTE au Palais de Justice, à Paris, le 13 août 1904, à 2 heures.
En huit lots de :
1° CONSTRUCTIONS A PARIS
5, Impasse Bayen (57, rue Bayen)
Elevées sur terrain d'autrui, droit au bail avec fonds de commerce et materiel servant à l'exploitation de peintre en voitures.
Mise à prix : 100 francs.
2° PROPRIÉTÉ A LEVALLOIS-PERRET
(Seine) 72, rue Danton, avec terrain derrière. Rev. brut env. : 3.390 fr. Mise à prix : 10.000 fr.
3° PROPRIÉTÉ SISE A LA GARENNE-COLOMBES
(Seine), 11, rue de l'Aigle.
Rev. brut env. : 2.140 fr. Mise à prix : 5.000 fr.
4° PIÈCE DE TERRE SISE Terroir de COLOMBES
(Seine), lieu dit les Champs Philippe ou les Grouées de 6 ares 06 cent. Mise à pr. : 800 fr.
5° PIÈCE DE TERRE SISE AUX GROUÉES
commune de Colombes (Seine),
de 3 ares 42 centiares. Mise à prix : 800 francs.
6° PIÈCE DE TERRE SISE AUX CHAMPS-FÉLIX
Territoire de Colombes (Seine),
de 2 ares 73 centiares. Mise à prix : 500 francs.
7° PIÈCE DE TERRE SISE A COURBEVOIE
Lieu dit les Fauvelles (Seine),
de 1 are 70 centiares. Mise à prix : 150 francs.
8° PIÈCE DE TERRE lieu dit les CHAMPS-FÉLIX
près la gare de la Garenne Bezon (Seine),
de 1 are 36 centiares. Mise à prix : 200 francs.
Pour renseignements, s'adresser à : 1° Me Plocque, avoué, 31, rue du Faubourg-Poissonnière, à Paris;
2° Mes Beaugé, Pelletier et Carvés, avoués à Paris;
3° Me Michelez, notaire à Paris;
4° au greffe des criées et sur les lieux.

NORMANDIE Vallée de la Touques, à 2 kil. gare Lisieux, ligne Paris-Cherbourg et Trouville. Domaine de St-Hippolyte du Bout des Prés (68 hect.) Vx manoir xve siè le. Ferme, herb., futaies chute d'eau, chasse et pêche. A vendre p. adj. le 9 août à 2 h. Me Vinit, not. à Lisieux.

Vente au Palais le 4 août 1904 à 2 he
MAISON A PUTEAUX
avec jardin, 15, rue du Marché; 3 étages bâtiment au fond.
Contenance environ : 1.600 mètres
Rapport environ : 3.180 francs
Mise à prix : 35.000 francs.
S'adresser à Me Postel, avoué à Paris, des Petits-Champs; Ch. Martin, avoué cellier, administrateur judiciaire.

VENTE au Palais de Justice à Pa 6 août 190 , à 2 heures
1° MAISON A PARIS
46, RUE DU FAUBOURG-ST-MA
Revenu environ : 18 600 francs
Mise à prix : 200.000 francs.
2° DOMAINE D'OSSEV
commune d'Appe ille
arrondissement de Coutances (Manc
Contenance : 62 hectares 79 ares 77 cen
Revenu environ : 9 250 francs.
Mise à prix : 120.000 francs.
S'adresser à Mes Daupeley, 368, rue Honoré et Marquis-Boudaille, avoués, e Paul Robineau, notaire.

Vente au Palais, le 4 août 1904, à 2 he
1° D'UNE VILLA
A VILLEMOMBLE ET BO
(Seine), boulevard d'Aulnay, dite Villa
Mise à prix : 25.000 francs.
2° D'UNE PROPRIETE, boulevard d'A
A BONDY
attenant d'un côté à la Villa Cyrnos, d'aut à la Villa dite Zicavos ou Beauchamps, à du boulev. d'Aulnay et de l'allée du Rende
Mise à prix : 10.000 francs.
3° D'UNE PROPRIETE, allée du Rende
A BONDY
faisant suite à la Villa Zicavos.
Mise à prix : 6.000 francs.
4° D'UNE PROPRIETE allée du Rende
A BONDY
faisant suite à la précédente.
Mise à prix : 15.000 francs.
S'adresser à Mes Boudin, 5, rue Bailli geois, Engrand, Demoreuil, Labat, Bou Martin, avoués à Paris.